Nr 21

ZA KIEROWNICĄ

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK DRUGI — Warszawa 1–15 grudnia — CENA 25 zł

XXV-lecie Zakładów Samochodowych im. STALINA

20 listopada br. przypadł jubileusz 25-lecia największej obecnie w Europie fabryki samochodów — Zakładów Samochodowych im. Stalina w Moskwie. Jubileusz ten upamiętniony został uchwałą Prezydium Rady Najwyższej ZSRR, nadającą Zakładom ZIS już po raz trzeci Order Lenina. Zasługi całej załogi Zakładów, która zdobyła 42 razy Czerwony Sztandar Państwowego Komitetu Obrony, produkując samochody na front walki z faszystowskim najeźdźcą oraz obecnie wykonując przedterminowo plany produkcyjne, podkreślił Generalissimus STALIN w liście skierowanym do pracowników moskiewskich zakładów samochodowych, pisząc:

— Gratuluję robotnikom, robotnicom, inżynierom, technikom i wszystkim pracownikom z okazji 25-lecia moskiewskich zakładów samochodowych i odznaczenia zakładów Orderem Lenina.

Moskiewskie zakłady „ZIS" — pionier radzieckiego budownictwa samochodowego — odegrały wielką rolę w rozwoju naszego rodzimego przemysłu samochodowego i wychowaniu bolszewickich kadr budowniczych samochodów.

W latach powojennych załoga zakładów osiągnęła poważne sukcesy i na gruncie zastosowania przodującej techniki zrealizowała masową produkcję nowych typów samochodów, przewidzianych w planie 5-letnim.

Życzę Wam, Towarzysze, nowych sukcesów w dziedzinie techniki i dalszego rozwoju rodzimego budownictwa samochodowego".

(—) J. STALIN

Jubileusz Zakładów ZIS stał się radosnym świętem pracowników przemysłu motoryzacyjnego w całym Związku Radzieckim.

(Reportaż z fabryki ZIS zamieszczamy na str. 6).



Potężny rozwój Radzieckiego Przemysłu Samochodowego zawdzięczać należy Generalissimusowi Stalinowi. Zakłady samochodowe Jego imienia w Moskwie są obecnie najnowocześniej wyposażonym ośrodkiem na świecie, produkującym doskonałe ciężarówki ZIS — 150 i wozy osobowe ZIS — 110. Dziś w przeddzień 70-tej rocznicy urodzin Generalissimusa Stalina zwracają się nasze myśli i uczucia ku genialnemu przywódcy światowego proletariatu i twórcy Radzieckiego przemysłu. Liczne zobowiązania produkcyjne całej klasy robotniczej w naszym kraju dla uczczenia rocznicy Jego urodzin są dowodem, że osoba Generalissimusa Stalina — wielkiego Przyjaciela Polski jest szczególnie bliska wszystkim Polakom.

O lepszą pracę w transporcie samochodowym

Racjonalizatorzy i przodownicy pracy transportu samochodowego odbyli w Warszawie dwudniową naradę roboczą w ramach zjazdu przedstawicieli Okręgowych Komitetów Współzawodnictwa ZZT. W czasie obszernej rzeczowej dyskusji omówiono istniejące jeszcze gdzieniegdzie niedociągnięcia i podano sposoby ich usunięcia. Szereg racjonalizatorów, pracowników stacji obsługi i kierowców, zademonstrowało swoje pomysły i ulepszenia, dające szerokie możliwości usprawnienia pracy i zaoszczędzenia wielu setek tysięcy złotych rocznie.

W Zjeździe udział wzięli z ramienia CRZZ — ob. Kosaniuk, Wydziału Komunikacyjnego PZPR — inż. Gronomski, Ministerstwa Komunikacji — inż. Jaworski, Głównej Rady Współzawodnictwa — poseł Oryński, Dyrekcji PKS — Dyr. Zambrowska.

Obradom przewodniczył Przewodniczący Głównego Komitetu Współzawodnictwa tow. Siedlecki.

Zebrani, po omówieniu uchwał III-go Plenum KC PZPR i przeniesieniu jego historycznych wskazań w dziedzinę transportu, uchwalili następującą rezolucję:

My, zebrani na Ogólnopolskim Zjeździe Współzawodnictwa w Transporcie Samochodowym w dniach 21 i 22 listopada 1949 r. zorganizowanym przez Główny Komitet Współzawodnictwa w Transporcie Samochodowym, przy Zarządzie Głównym Z. Z. T. R. P. w Warszawie, w zrozumieniu doniosłości masowego ruchu Współzawodnictwa dla przyśpieszenia marszu socjalizmu w Polsce, widząc jeszcze wiele błędów w naszych regulaminach, wiele biurokracji i często zły styl naszej pracy, oraz biorąc wzór z kraju zwycięskiego socjalizmu — Związku Radzieckiego, zobowiązujemy się:

— Przeprowadzić mobilizację wszystkich sił w celu postawienia na właściwym poziomie zagadnień organizacyjnych Współzawodnictwa.

— Zwiększyć ilość współzawodniczących.

— Podnieść poziom narad wytwórczych.

— Zgłębić przyczyny i wytoczyć walkę wypadkom.

— Zrewidować w całym pionie dotychczas obowiązujące regulaminy pomóc Głównemu Komitetowi w ich poprawieniu i ujednoliceniu.

— Roztoczyć większą opiekę nad Przodownikami i Racjonalizatorami, oraz dopomóc im w uzyskaniu awansu społecznego.

— Ujednolicić rejestrację i sprawozdawczość.

— Analizować wyniki Współzawodnictwa, aby nie dopuścić do wypaczenia idei.

Powyższe zobowiązania podejmujemy, rozumiejąc szczytne zadania Współzawodnictwa i chcąc dołożyć cegiełkę transportu do budującego się socjalizmu w Polsce.

Przestawienie samochodów na napęd gazowy

Prowadzone od dłuższego czasu próby i przygotowania do zastosowania sprężonego gazu ziemnego względnie koksowniczego do urządzeń samochodów, przybierają już realne kształty. Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego wydała również szereg zarządzeń do instytucji przemysłowych dotyczących przygotowania instalacji gazowej dla wybranych typów samochodów ciężarowych, oraz zaopatrzenia wyznaczonych stacji obsługi w urządzenia do napełniania butli samochodowych gazem sprężonym.

W związku z realizacją tej akcji, PKPG wydała ponadto „Tymczasowe wytyczne dla gazyfikacji samochodów i ich ruchu na gazie wysokoprężnym" oraz „Kartę ewidencyjną instalacji gazowej" wraz z instrukcją dla kierowców:

Przeróbka ciężarowego samochodu gaźnikowego na napęd gazowy jest łatwa i tak przeprowadzana, iż dany samochód może w każdej chwili przejść z napędu benzynowego na gazowy i naodwrót.

Akcja powyższa ma bardzo duże znaczenie dla rozwiązania zagadnienia napędu zastępczego dla samochodów o napędzie benzynowym. Da ona ogromne oszczędności w użyciu benzyny, której zapotrzebowanie będzie rosło z roku na rok wraz z rozwojem motoryzacji.

Sprzedaż opon wolnorynkowych

Na podstawie zarządzenia Przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego „Motozbyt" ustalił sprzedaż opon i dętek wymiarów 5,25 x 16 i 6,00 x 16 produkcji krajowej I-go i II-go gat.

Ogumienie to zostało dopuszczone do sprzedaży wolnorynkowej. Prawo do nabycia wymienionych opon i dętek mają wszyscy posiadacze samochodów osobowych zrzeszeni w:

— Związkach Zawodowych Transportowców,

— Oddziałach Automobilklubu Polski,

— Izbach Rzemieślniczych,

— Izbach Przemysłowo - Handlowych.

Zakupujący nie może nabyć więcej jak 5 kompletów na jeden samochód. Ogumienie podanych powyżej wymiarów będą sprzedawać wszystkie ekspozytury rejonowe i sklepy detaliczne „Motozbytu". (W)

PLAN BUDOWY DRÓG — WYKONANY



Na krajowej naradzie ekonomicznej, jaka odbyła się w Warszawie pod hasłem „Walczymy o dobre polskie drogi" Zw. Zaw. Pracowników Drogowych zakomunikował, że drogowcy wykonali plan 3-letni z nadwyżką już 31 października br. Odbudowano mianowicie 7.517 km zniszczonych dróg, unowocześniono ponad 700 km i wybudowano 1.107 km dróg nowych. Plan robót mostowych wykonano w 160%. Osiągnięcia te stały się możliwe dzięki szeroko rozwiniętemu współzawodnictwu między poszczególnymi zespołami roboczymi oraz powszechnie zastosowanej racjonalizacji pracy. W toku obrad zwrócono uwagę na skrócenie tzw. martwego okresu, który w robotach drogowych był dotychczas bardzo długi.

Umieszczone obok zdjęcie przedstawia zmechanizowane prace przy budowie drogi państwowej na trasie Zakopane—Kraków, której otwarcie nastąpi 15 grudnia, a więc na miesiąc przed terminem. Układanie nawierzchni odbywa się przy pomocy nowoczesnych maszyn. Na trasie tej wybudowano ogółem 13 nowych mostów żelbetonowych.

My, kierowcy i transportowcy z radością witamy sukcesy w dziedzinie budownictwa drogowego, od którego w tak poważnym stopniu zależy usprawnienie transportu samochodowego i ułatwienie naszej pracy.

(sis)

HISTORYCZNE WSKAZANIA

„Na 1 listopada, to znaczy w ciągu 2 lat i 10 miesięcy, na dwa miesiące przed terminem, został wykonany Trzyletni Narodowy Plan Odbudowy".

Ta ważna a jednocześnie radosna wiadomość podana została po raz pierwszy przez Prezydenta Bolesława Bieruta z trybuny III-go Plenum KC PZPR. Oto po dwóch latach i 10 miesiącach od rozpoczęcia 3-letniego planu, produkcja przemysłowa naszego kraju przekroczyła o 74 proc. poziom przedwojenny, a cyfry planu 3-letniego odnoszące się do produkcji rolnej również zostały przekroczone. Wzrosły zarobki robotnika o 26,6 proc. w porównaniu z rokiem 1936, a pracująca ludność kraju odżywia się, mieszka i ubiera lepiej niż przed trzema laty.

Dokonaliśmy wielkiego dzieła.

Czemu należy przypisać te wspaniałe osiągnięcia polskiego ludu pracującego? **Czemu zawdzięczać mamy,** nie tylko osiągnięcia w okresie planu 3-letniego, ale wszystkie sukcesy w każdej dziedzinie naszego życia od chwili wyzwolenia Polski?

Nie trzeba dowodzić, że wszystkie te sukcesy i osiągnięcia, jakie odniosła Polska Ludowa, zawdzięczamy temu, że krajem kieruje klasa robotnicza, że masom **pracującym przewodzi partia tej klasy — Polska Zjednoczona Partia Robotnicza. Dlatego, tak jak własnością naszego narodu stały się wszelkie dotychczasowe jej osiągnięcia, tak również oblicze Partii, jej ideologia i praktyka, każde jej postanowienie staje się sprawą nie tylko jej członków, ale sprawą całego narodu. Zwłaszcza teraz kiedy wchodzimy na nowy etap, kiedy znajdujemy się u progu planu 6-letniego, mającego położyć fundamenty pod budowę Socjalistycznej Polski, wszelkie wskazania czołowej Partii stają się busolą, która wskazuje nieomylnie drogę masom pracującym naszego narodu.**

III Plenum Komitetu Centralnego PZPR, które odbyło się w przededniu rozpoczynającej się kapitalnej przebudowy naszego kraju, przeszło pod hasłem wzmożenia czujności. Plenum podkreśliło dobitnie, że wrogowie Polski Ludowej czynią rozpaczliwe wysiłki zahamowania naszego rozwoju.

Wrogowie naszego kraju imperialistyczni podżegacze wojenni, agenci ich wywiadów „dwójkarze", dywersanci, szpiedzy — chwytają się nowych, perfidnych środków walki, nie cofając się przed żadną choćby najnikczemniejszą metodą. Dywersja, szpiegostwo, rozsadzanie od wewnątrz ruchu robotniczego, sposoby dobrze znane z przeszłości, stosowane są nadal. Bo jakiej bowiem innej metody mogą się chwytać imperialistyczni podżegacze wojenni w Waszyngtonie i Londynie, jeśli szala zwycięstwa przechyliła się zdecydowanie na stronę obozu pokoju? Olbrzymie sukcesy odbudowy i budownictwa gospodarczego ZSRR i krajów demokracji ludowej, ogarniający dziś wszystkie kraje świata ruch w obronie pokoju, historyczne zwycięstwo Chin Ludowych, powstanie Niemieckiej Republiki Demokratycznej i wreszcie rozwianie legendy o monopolu atomowym w USA — to czynniki, które zdecydowały o przewadze obozu demokratycznego, obozu pokoju. Dziś masy pracujące świata narzucają imperialistom pokój. Dziś imperialiści muszą się z tym liczyć. Tym więcej, że zaostrzają się w ich krajach coraz wyraźniej przeciwieństwa ustrojowe, że objawy zbliżającego kryzysu zamieniły się w wyraźnie dostrzegalne fakty. Ponieważ imperialiści widzą, że nie mogą wygrać w otwartej walce, starają się przeto podstępnymi, zbrodniczymi metodami poderwać budownictwo socjalistyczne w krajach Demokracji Ludowej, starają się poderwać władzę ludową w tych krajach.

Musimy zdać sobie sprawę, że takie próby były dokonywane i są w dalszym ciągu podejmowane również i u nas w Polsce Ludowej. Wróg nie wahał się przed przenikaniem w szeregi Partii i aparatu państwowego, przed dywersją i rozbijacką działalnością. Pomocą byli mu ludzie na odpowiedzialnych stanowiskach, którzy tolerowali ich brudną robotę, pozwalali agentom i wrogom przenikać na odpowiedzialne stanowiska. Źródłem tej tolerancji u tych właśnie działaczy partyjnych było odstąpienie od pionu marksistowsko-leninowskiego, było odchylenie prawicowe nacjonalistyczne, które wyrządziło wiele szkody naszemu krajowi i jego przodującej sile — partii robotniczej. W czasie obrad plenum KC PZPR napiętnowano niejeden przykład karygodnej ślepoty politycznej i oportunizmu w sprawach kadr — uprawianych jeszcze w czasach okupacji i kontynuowanych również po wyzwoleniu przez takich ludzi, jak Władysław Gomułka, Marian Spychalski i Zenon Kliszko, którzy do aparatu władzy państwowej wprowadzili wieloletnich działaczy sanacyjnych, pracowników „dwójki" i obcych wywiadów.

Jakąż wodą na młyn tej dywersji były wszelkie odchylenia ideologiczne w łonie partii robotniczej, będącej przodującą siłą narodu, które wrogowie nasi w kraju i zagranicą usiłowali zręcznie podsycać i wykorzystywać dla swoich celów? Czyż nie jest uderzające, jak wielkie nadzieje wiązali oni z tymi błędami i odchyleniami, oraz jak zawyli i wyją dziś w swojej prasie i w eterze, gdy partia robotnicza rozgromiła ideologicznie nosicieli błędnych i szkodliwych poglądów.

Jest historyczną zasługą i zarazem siłą Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, że obnażyła ona skomplikowaną, perfidną mechanikę działania wrogów Polski Ludowej. Jest ogromną zasługą tej partii wobec narodu i jego przyszłości, że ujawniła ona zarazem źródła ślepoty politycznej niektórych działaczy, że odsłoniła ideologiczne korzenie ich szkodliwych praktyk personalnych, że przez odsunięcie ich od wpływu na życie polityczne udaremniła kontynuowanie tej szkodliwej działalności.

Po przez wszystkie zagadnienia trzydniowych obrad III-go Plenum przewija się bezustannie problem wzmożenia czujności i skutecznego przeciwdziałania. Dlatego nakaz czujności został postawiony z taką wyrazistością nie tylko przed członkami partii ale przed całym społeczeństwem ujawniając z całą mocą, jaką zdolna jest posiadać jedynie partia klasy robotniczej, nicość polityczną ludzi, pragnących osłabić nurt rewolucyjny klasy robotniczej i siłę oraz obronność naszego państwa — III-cie Plenum KC PZPR postawiło przed całym narodem ważkie historyczne wskazania.

Wskazania i wnioski III-go Plenum przyjęte zostały z entuzjazmem przez wszystkich Polaków - patriotów. Wzmożenie czujności wobec wrogów Polski Ludowej, wobec dywersji i szkodnictwa, zwiększenie poczucia odpowiedzialności na każdym odcinku naszej pracy — to są dzisiaj nakazy, to obowiązki dla wszystkich uczciwych obywateli naszego państwa — budujących nową, silną, zasobną Polskę Socjalistyczną.

Nakazy te przyjęliśmy również i my pracownicy transportu i motoryzacji. Wiemy, że osiągnięcia rozwijającego się w szybkim tempie w ZSRR w Polsce i innych krajach Obozu Pokoju, przemysłu motoryzacyjnego, napawają strachem imperialistów anglosaskich i handlarzy śmierci z Wall-Street. Zdajemy sobie sprawę z ich niecnych wysiłków przeszkodzenia w rozwoju naszej motoryzacji będącej w rękach mas ludowych potężną dźwignią postępu gospodarczego i wzmocnienia obronności kraju. Dlatego też zaopatrzeni w niezawodną broń uchwał III-go Plenum KC PZPR postanawiamy wzmóc czujność na naszym odcinku pracy. Demaskować próby sabotażu mające za cel obniżenie sprawności naszego transportu.

Będziemy walczyć z dywersantami w naszych szeregach, którzy nie szanują mienia ludowego, niszczą go przez celowy brak konserwacji, huligaństwo drogowe, zagrażanie bezpieczeństwu motoryzacji jazdą na niesprawnych technicznie samochodach.

Będziemy zwalczać próby wroga klasowego i agentów imperializmu zmierzającego do obniżenia wydajności pracy naszego transportu przez niewykorzystywanie nośności samochodów, puste przebiegi, używanie transportu motorowego do bezcelowych gospodarczo jazd na wielkie odległości.

Równocześnie dla wzmożenia naszej czujności rewolucyjnej podniesiemy poziom wyrobienia ideologicznego i wiedzy fachowej. Strzec i wzmagać będziemy nasze osiągnięcia na polu podniesienia wydajności pracy transportu samochodowego, osiągnięcia wyższej gotowości technicznej, ruchów współzawodnictwa i racjonalizatorstwa. W pracy naszej będziemy opierać się na osiągnięciach naszych radzieckich kolegów kierowców - stutysięczników, na przodującej nauce i technice motoryzacyjnej ZSRR.

Walczyć będziemy na każdym kroku z nosicielami bałwochwalczego bezkrytycznego hołdowania imperialistycznej technice anglosaskiej, jako z wrogami przodującej dziś na świecie techniki Obozu Pokoju przeszkadzającemi w rozbudowie naszej własnej motoryzacji, jako z agentami bankierskiego kosmopolityzmu.

Przenosząc uchwały III-go Plenum KC PZPR na teren naszej pracy zawodowej wmocnimy zwartość szeregów polskich transportowców walczących wraz z całą klasą robotniczą naszego kraju o zbudowanie socjalizmu i pokój.

S. Wil.

POLSKA i ŚWIAT zza kierownicy

SUKCES BUŁGARSKIEGO PRZEMYSŁU

Załoga sofijskich zakładów mechanicznych pod kierownictwem inż. P. Pietruszewa wyprodukowała pierwszy 3 tonowy samochód ciężarowy. Dawniej zakłady te nie produkowały ani samochodów ani części zamiennych. Dopiero pod kierownictwem władzy ludowej Frontu Ojczyźnianego utworzone zostały szerokie możliwości twórcze dla narodu bułgarskiego i stałego postępu technicznego. **(s)**

ROBOTNICY WŁOSCY ZA POSTĘPEM.

W wyborach do komitetów fabrycznych w zakładach samochodowych „Fiat" w Turynie kandydaci list komunistycznych odnieśli zdecydowane zwycięstwo. W wyborach wzięło udział przeszło 45 tysięcy robotników, oddając 66 proc. głosów na kandydatów komunistycznych. **(s)**

LIGA KOBIET SZKOLI TRAKTORZYSTKI.

Pierwsze absolwentki kursu traktorzystek, zorganizowanego przez Ligę Kobiet w majątku Nadrowo (woj. olsztyńskie), otrzymały już pracę w majątkach PGR oraz w ośrodkach maszynowych. Kursantki odbyły uprzednio praktykę zawodową w czasie tegorocznych żniw i jesiennej orki. **(s)**

GÓRNICY WŁAŚCICIELAMI SAMOCHODÓW.

W mieście Karangardzie (Kazachstan ZSRR) otwarto sklep samochodów osobowych. Już w pierwszym tygodniu sprzedano 70 wozów marki „Moskwicz" i „Pobieda". Nabywcami są robotnicy kopalń bohaterowie pracy socjalistycznej, mechanicy i inni pracownicy miejscowych zakładów. **(s)**

PRZYCZEPY ROLNICZE W DANII

„Motozbyt" sprowadza z Danii pewną ilość przyczep czterotonowych, skonstruowanych specjalnie na użytek rolnictwa. Są to przyczepy „Fortrac", zaopatrzone w hamulce hydrauliczne i wyposażone w specjalne opony „Dunlop", przystosowane do dróg wiejskich. Piersza partia tych przyczep w ilości 59 sztuk znajduje się już w kraju. **(K)**

Z doświadczeń transportu ZSRR

DOBRE WYKORZYSTANIE ŁADOWNOŚCI

Koszt utrzymania samochodu przypadający na jeden kilometr przebiegu, jest prawie jednakowy niezależnie od tego w jakim stopniu ładowność samochodu jest wykorzystana. Stąd jasno wynika, że **im więcej samochód przewozi, czyli im lepiej jest załadowany, tym mniej kosztuje przewóz jednej tony.**

Wykorzystanie ładowności pozostaje jednak w ścisłym związku z ciężarem właściwym przewożonego towaru. Tak na przykład: ładowność samochodu 3-tonowego jest w pełni wykorzystana jeśli załaduje się na niego trzy tony piasku, które tylko częściowo wypełniają pojemność samochodu tak, że po załadowaniu tych trzech ton pozostaje możliwość umieszczenia jeszcze conajmniej drugie tyle piasku. Niemniej w tym wypadku ładowność samochodu została w pełni wykorzystana. **Stosunek faktycznego ładunku do największego dopuszczalnego załadowania jest jak 1 : 1. Stosunek ten nazywamy współczynnikiem wykorzystania ładowności.** W tym wypadku wyraża się on cyfrą — 1. Gdybyśmy załadowali więcej piasku — co ze względu na pojemność samochodu jest możliwe — to stosunek faktycznie załadowanego ciężaru do ładowności dopuszczalnej przekroczyłby wartość „jeden".

Inaczej jest, gdy przewozimy na przykład meble. W tym wypadku **staraniem** kierowcy powinno być **pełne wykorzystanie pojemności samochodu.**

Przyjmując, że powierzchnia skrzyni ładunkowej **wynosi 4 x 2 metra tj. 8 m², a ładować można na wysokość 2,5 m, to pojemność do wykorzystania wynosi 20 m³.** Jeśli jest ona szczelnie wypełniona meblami, to stosunek pojemności wykorzystanej od pojemności dającej się wykorzystać wynosi jak 1 : 1, a zatem współczynnik wykorzystania pojemności jest 1, aczkolwiek stosunek załadowanego ciężaru do dopuszczalnej ładowności wypadł w tym wypadku, poniżej 30% (inaczej poniżej 0,3).

Wynika stąd, że przewóz 1 tony (na wagę) mebli wypada kilkakrotnie drożej niż przewóz 1 tony piasku. Dlatego też, jeśli przewóz jest odpłatny, taryfy przewozowe muszą być różne dla różnych przewożonych towarów. Jeśli przewóz wykonywany jest dla własnych celów, to **dla uzyskania prawdziwych danych statystycznych wskazujących na wykorzystanie ładowności, przewiezione tony muszą być przeliczone na tony pojemnościowe.** W tym celu w ZSRR wszystkie towary przewożone samochodami podzielone są na pięć klas, według możliwości wykorzystania ładowności samochodu.

Oczywiście, że zadanie jakie ma do wykonania kierowca, odpowiedzialny za wykorzystanie ładowności powierzonego mu samochodu, nie polega na przeliczaniu ton według poszczególnych klas towarowych. **Zadaniem kierowcy jest dbałość o pełne wykorzystanie tych możliwości załadunkowych jakie nastręcza samochód.**

A zatem:

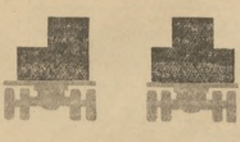
— towary ciężkie ładować tak aby nie przekroczyć ładowności przepisanej przez wytwórnie.

— towary lekkie ładować tak aby wykorzystać każdą możliwość jaką daje pojemność samochodu, to jest powierzchnia skrzyni i możność ładowania w górę oczywiście przy zachowaniu obowiązujących przepisów, to znaczy nie wyżej jak 4 m licząc od ziemi.

Pozatem należy dbać o właściwe umieszczenie ładunku ciężkiego, to jest takiego, który przy wykorzystaniu ładowności (na wagę) nie zajmuje całej powierzchni ładunkowej. Załączone rysunki wyjaśniają rozmieszczenie ładunku ciężkiego.



Umieszczenie ciężkiego ładunku pośrodku może spowodować wygięcie się podłużnic.



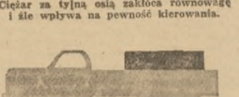
Ładunek obciąża jednostronnie resory. Ładunek równomiernie obciąża obydwie strony.



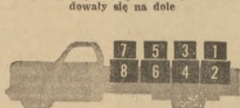
Ciężar za tylną osią zakłóca równowagę i źle wpływa na pewność kierowania.



Drobnicę w skrzynkach należy ładować w ten sposób, aby najcięższe skrzynie znajdowały się na dole



Najlepiej rozłożyć ciężar na większej powierzchni.



W takim porządku, aby te które mają być zawiezione najdalej znalazły się w głębi powierzchni ładunkowej.

Ako.

Historia wielkiego przełomu

Armia, której nie można zwyciężyć

NIEPRZYJACIEL SZYKUJE SIĘ

Po nieudanej kampanii hitlerowców w 1941 roku, zakończonej pobiciem armii niemieckich pod Moskwą, Tychwinem i Rostowem zrezygnował sztab Hitlera z czołowego ataku na Moskwę. Nowy plan niemiecki w miesiącach letnich 1942 roku polegał na uderzeniu w kierunku Stalingradu, aby po dotarciu do Wołgi, przeciąć arterie komunikacyjne centrum kraju z obszarami południowymi, a następnie, po wyjściu na zaplecze Moskwy, zaatakować łącznie z oddziałami nacierającymi od zachodu, główne siły armii radzieckiej i zająć stolicę ZSRR.

Sytuacja, jaka się latem 1942 roku wytworzyła, sprzyjała Niemcom. Drugi front na kontynencie europejskim nie istniał, a walki w Afryce wiązały tylko nieznaczną część sił niemieckich. To też Hitler pomimo dotychczasowych, ogromnych strat, parł ślepo do nowej ofensywy w największym stylu. Przeszło 70% wszystkich sił niemieckich skoncentrowano na froncie wschodnim, co łącznie z siłami sprzymierzeńców „osi" stanowiło 240 dywizji, a więc ponad 3 miliony ludzi.

RADZIECKIE WALKI OBRONNE

Od 17 lipca do 19 listopada na wielkich przestrzeniach stepów dońskich trwały walki obronne wojsk radzieckich w łuku Donu, wdłuż linii kolejowej Tichoreck-Stalingrad, na przedpolach miasta, a następnie w samym mieście. Do walki tej Niemcy rzucili 29 wyborowych dywizji (w tym 4 pancerne i 3 zmotoryzowane), wspieranych przez przeszło 900 samolotów. W czasie walk, mimo niekorzystnego układu sił, jednostki radzieckie potrafiły zyskać na czasie, stawiając wszędzie bohaterski opór, a tym samym dać możność przygotowania obrony i podciągnięcia niezbędnych rezerw. W tym czasie zaopatrywanie miasta w niezbędny sprzęt do obrony i żywność odbywało się głównie zaimprowizowanymi szlakami poprzez stepy od północy. Chroniąc się przed lotnictwem nieprzyjaciela podążały radzieckie kolumny samochodowe często przez zupełne bezdroża, na których zarówno kierowcy, jak i same pojazdy wykazały swoje najwyższe zalety. W tych ciężkich warunkach uwidoczniła się jakość produkcji samochodowej ZSRR. Pomimo pełnego obciążenia pojazdów, szły one bezustannie: zawieszenia nie uszkadzały się, a silniki nie zawodziły.

W pierwszych dniach września rozpoczęły się zacięte walki już na bliskich przedmieściach. Faszyści skoncentrowali tu 12 dywizji, ponad 500 czołgów i 1435 dział, zamierzając w 1—2 dni złamać obronę i dotrzeć do Wołgi. Jednakże nadzieje Niemców na łatwe zwycięstwo nie spełniły się.

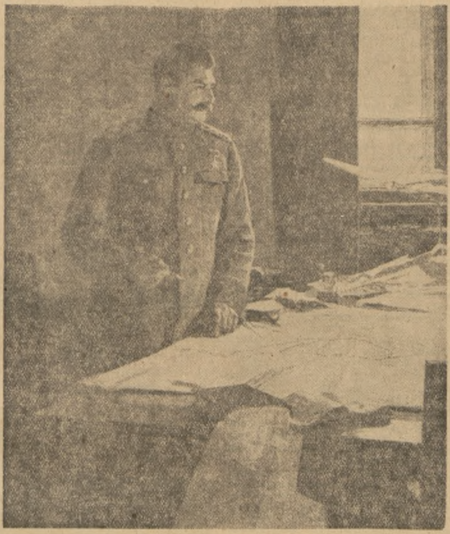
Do obrony miasta oprócz wojska, stanęła ludność cywilna. Codziennie 150 tysięcy mieszkańców Stalingradu budowało umocnienia w samym mieście i na jego krańcach. Robotnicy, inteligencja, młodzież chwycili za broń, wstępując w skład 62 armii broniącej miasta, lub w skład batalionów robotniczych. Przy ciągłym bombardowaniu lotniczym i ogniu artyleryjskim nie przerywały pracy fabryki stalingradzkie, zaopatrując front w potrzebne środki do walki. Wreszcie rozgorzały zacięte boje o każdy dom, o każdą ulicę, o bloki fabryczne zwłaszcza w południowej i środkowej części miasta. Nic jednak nie mogło złamać oporu obrońców. Przeciwnie. Następowały kontrataki, wyrządzające hitlerowcom dotkliwe straty.

Pierwszy raz w historii nowoczesnej miasto broniło się tak bohatersko. Walki o rejon fabryk „Krasnyj Oktiabr", „Barrikady", o Kurhan Mamaja dały dowód najwyższego bohaterstwa żołnierzy radzieckich stały się najpiękniejszą kartą obrony w wojnie z faszystowskim najeźdźcą.

LIKWIDACJA FASZYSTÓW

Jednakże stalinowski strategiczny plan obrony polegał nie tylko na zatrzymaniu nieprzyjaciela w rejonie Stalingradu, lecz również na stworzeniu dogodnych warunków do działań zaczepnych, celem całkowitego zlikwidowania armii niemieckich. Rozpoczęła się więc, z zachowaniem najściślejszej tajemnicy, potężna koncentracja wojsk radzieckich tuż za frontem. Nowe jednostki, przerzucane z najodleglejszych stron Związku Radzieckiego, przebywały po 300 — 400 km dziennych marszów, aby tylko na czas zająć wyznaczone pozycje. I tu znowu radziecki transport samochodowy oraz wszystkie jednostki zmotoryzowane wykazały swoje wysokie zalety, niezbędne dla nowoczesnej armii i nowoczesnej strategii wojennej. Masy sprzętu, olbrzymie ilości wojska dostarczone zostały zgodnie z planem, wykazując przodującą rolę techniki i motoryzacji radzieckiej.

W połowie listopada przygotowania do Wielkiego Przełomu zostały zakończone. Wykonać go miały wojska trzech frontów. Nowoutworzonego Płd.-Zachodniego pod dowództwem gen. Watutina, i frontu Dońskiego pod dowództwem gen. K. Rokossowskiego, obecnego Marszałka Polski i Ministra Obrony Narodowej R. P., odcinając od północy wojska niemieckie szturmujące Stalingrad i znajdujące się na jego przedpolach Z południa atakować miała grupa uderzeniowa frontu stalingradzkiego pod dowództwem gen. Jeremienko i zamknąć pierścień okrążający.



Generalissimus Józef Stalin

DNIA 19 listopada, po przeszło godzinnym huraganowym przygotowaniu artyleryjskim. ruszyły czołgi i piechota radziecka frontów Dońskiego i Płd.-Zachodniego. Przez wyłomy wprowadzono dalsze jednostki pancerne i zmotoryzowane. 20 listopada ruszyły wojska frontu Stalingradzkiego, likwidując nieprzyjaciela i rzucając szybkie jednostki w luki obrony niemieckiej. W ten sposób już 23 listopada zamknął się pierścień okrążający armie niemieckie. Powodzenie w tych gigantycznych akcjach okrążających zostało zapewnione dzięki użyciu olbrzymiej ilości czołgów, pojazdów pancernych i innych szybkich jednostek zmotoryzowanych, na które mógł sobie w takiej ilości pozwolić tylko Związek Radziecki. Jednostki te, przenikając nieprzerwanym strumieniem przez linie obronne nieprzyjaciela, dzięki męstwu i doświadczeniu żołnierzy-kierowców zadecydowały o szybkości i sile uderzenia. Również uformowanie ruchomego zaplecza, dostarczającego w każdej chwili rezerw, amunicji lub sprzętu na najbardziej wysunięte odcinki — zapewniło ciągłość całej akcji okrążającej. Należy podkreślić, że rozpracowanie akcji transportowej przez dowództwo radzieckie, organizacja kolumn samochodowych, baz, zaopatrzenia znalazły się w chwilach wielkiej próby — na najwyższym poziomie.

Podstawowe zadanie wypełniono. Do 10 stycznia dowództwo radzieckie nie podejmowało jednak żadnych akcji celem zlikwidowania wroga. Wreszcie ruszyły powtórnie czołgi radzieckie, z umieszczonymi na nich desantami, a za czołgami piechota do ostatecznej rozprawy. Dzień po dniu przełamywano skutecznie opór faszystów. Wkrótce oddziały niemieckie zostały zepchnięte pod mury Stalingradu. 25 stycznia rozgorzały zacięte walki uliczne. Rozpoczęło się wyzwalanie zajętych przez faszystów dzielnic. Wreszcie 31 stycznia złamano ostatecznie opór zgrupowania południowego, biorąc do niewoli dowódcę 6 armii — feldmarszałka Paulusa z jego sztabem. A w wyniku skoncentrowanego ognia artyleryjskiego i moździeży jednostek radzieckich poddało się w dwa dni później zgrupowanie północne.

Tak zakończyła się jednak z największych bitew w historii — bitwa stalingradzka. Zameldował o tym Generalissimusowi STALINOWI dowódca zwycięskiego frontu gen. Konstanty Rokossowski, dzisiejszy Marszałek Polski, pisząc:

— „WYKONUJĄC WASZ ROZKAZ — WOJSKA FRONTU DOŃSKIEGO O GODZ. 16.00 DNIA 2 LUTEGO 1943 ZAKOŃCZYŁY ROZBICIE I LIKWIDOWANIE NIEPRZYJACIELSKIEGO ZGRUPOWANIA POD STALINGRADEN".

Służba samochodowa i transportowcy pozdrawiają Marszałka ROKOSSOWSKIEGO

Nominacja wielkiego dowódcy szkoły Stalinowskiej, Marszałka Polski Konstantego Rokossowskiego na Ministra Obrony Narodowej przyjęta została z niezwykłą radością przez żołnierzy Służby Samochodowej i transportowców polskich, którzy wraz z całym narodem widzą w tym akcie potężny czynnik wzmocnienia siły obronnej Ludowej Polski a wraz z tym wzmocnienia całego światowego Obozu Pokoju. Tysiące depesz, listów i serdecznych pozdrowień napływających ze wszystkich zakątków Polski, od żołnierzy i robotników, chłopów, członków partii i bezpartyjnych, od uczącej się młodzieży i przedstawicieli świata nauki, zrzeszeń i organizacji świadczy o radości z jaką Wojsko Polskie i masy pracujące przyjęły powrót marszałka Rokossowskiego. O wdzięczności jaką żywią za to dla rządu radzieckiego i Generalissimusa Stalina, że w chwili natężenia planów wojennych anglosaskich podżegaczy wojennych i odradzających się pod ich opieką tendencji rewizjonistycznych i militaryzmu w Niemczech Zachodnich zwrócił nam wielkiego żołnierza, pogromcę Niemców z pod Moskwy, Stalingradu i Kurska.

Mianowanie Marszałka Rokossowskiego Ministrem Obrony Narodowej szczególną radością napawa wszystkich żołnierzy Służby Samochodowej. Wszak Marszałek Rokossowski to właśnie wspaniały dowódca wojsk zmotoryzowanych, który kierował w latach wojny z faszyzmem ogromnymi siłami pancernymi i zmotoryzowanymi, który tak świetnie potrafił użyć je w boju w myśl genialnej strategii Stalinowskiej.

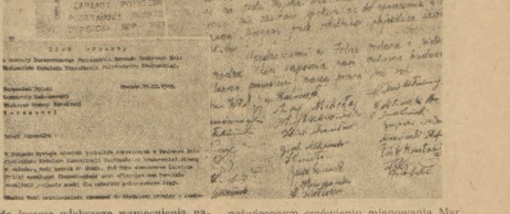
Radość swą demonstrują samochodziarze i transportowcy na licznych zebraniach w listach i depeszach skierowanych do Marszałka Rokossowskiego.

Na zebraniu w szczecińskiej jednostce kpr. Kolecki żołnierz I AWP, który walczył w szeregach pod dowództwem Marszałka Rokossowskiego powiedział: „**Jesteśmy dumni, że na czele naszego wojska stoi gorący patriota, wielki wódz i rewolucjonista.**

Jesteśmy przekonani, że pod rozkazami Marszałka Rokossowskiego nasza armia wyszkolona będzie według wspaniałej zwycięskiej strategii Stalinowskiej, że jeszcze szerzej czerpać będzie z ogromnych doświadczeń Armii Radzieckiej i Marszałka Rokossowskiego".

Kierowcy krakowskiej jednostki uchwalili na wiadomość o mianowaniu Marszałka Rokossowskiego Ministrem Obrony Narodowej rezolucje, w której piszą: **W radosnej chwili powrotu Wielkiego Żołnierza i Rewolucjonisty, pogromcy armii faszystowskiej i jej techniki z pod Moskwy, Stalingradu, Kurska i nad Bałtyku my kierowcy przyrzekamy wzmóc naszą dbałość o powierzone nam samochody, wzmóc i podnosić nasz poziom wyszkolenia politycznego, wojskowego i fachowo - technicznego, by stać się godnym służenia pod rozkazami dowódcy szkoły Stalinowskiej, Marszałka Konstantego Rokossowskiego".**

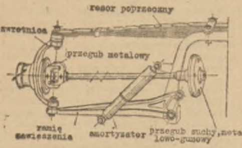
Do wypowiedzi, listów i rezolucji żołnierzy-kierowców służby samochodowej przyłączyli się również pracownicy Wojskowych Zakładów Motoryzacyjnych pisząc: **Z wielką radością przyjmujemy wiadomość o mianowaniu na stanowisko Ministra Obrony Narodowej Marszałka Konstantego Rokossowskiego kontynuatora tradycji Kościuszki, Bema, Jarosława Dąbrowskiego, i wszystkich walczących za Waszą i naszą wolność. Wierzymy, że jako Naczelny Dowódca Wojska Polskiego Marszałek Rokossowski wychowany w Stalinowskiej szkole dowódców przyczyni się do jeszcze większego wzmocnienia naszych sił w walce o pokój. My ze swej strony przyrzekamy, że dla uczczenia tej wielkiej w życiu Wojska Polskiego chwili wzmożemy nasz wysiłek dla wyremontowania jeszcze większej ilości samochodów dla uzyskania jeszcze wyższej jakości naszej produkcji, celem wzmocnienia dowodzonego przez Marszałka Rokossowskiego Wojska Polskiego, obrońcy naszej niepodległości sojusznika wielkiej, niezwyciężonej Armii Radzeckiej w walce o pokój".**



Kierowcy PKS uchwalili na zebraniu poświęconym omówieniu mianowania Marszałka Rokossowskiego Ministrem Obrony Narodowej rezolucję, w której piszą: **Witamy z radością mianowanie Marszałka Rokossowskiego Ministrem Obrony Narodowej. Wierzymy, że fakt ten umocni naszą granicę na Odrze i Nysie i przyczyni się do zwycięstwa sił pokoju i budownictwa socjalizmu w Polsce, że przyspieszy rozwój motoryzacji, którą Marszałek Rokossowski tak wspaniale dowodził w latach wojny gromiąc faszystów i ich technikę".**

NAPĘD PRZEDNICH KÓŁ

Dotychczasowe nasze opisy dotyczyły stale samochodów lub ich części, z napędem na tylne koła. Ze względu na duże rozpowszechnienie napędu przedniego i pewnymi jego zaletami, specjalnie w wozach osobowych, w niniejszym artykule zapoznamy czytelników z jego charakterystyką i budową.



Zawieszenie i naped przedni wozu Aero-Minor.

Rozpowszechnienie napędu przedniego zostało umożliwione w wozach osobowych lekkich i średnich, dzięki swym niezaprzeczalnym zaletom tak konstrukcyjnym jak i właściwości jazdy. Jeżeli chodzi o zalety konstrukcyjne, to na czoło wysunęło się zagadnienie możliwości połączenia w jeden zespół napędowy silnika, sprzęgła, skrzyni biegów i wyrównywacza. Ta praktyczna myśl konstrukcyjna znalazła swych zwolenników, którzy postanowili wykorzystać je w dwóch wariantach, jedni cały zespół umieścili z tyłu wozu (np. Tatra 87, Tatraplan, Renault 4 CV, Mercedes 170-H), drudzy zaś uznali, że właściwym rozwiązaniem będzie napęd przednich kół (np. Citroen, Adler, Aero - Minor, Audi, DKW). My zajmując się napędem kół przednich rozpatrzymy drugą konstrukcję. A więc, zespolenie poszczególnych mechanizmów w jeden zespół napędowy, umożliwiło pozostałą część podwozia przygotować w sposób jak najbardziej odpowiadający wygodzie pasażerów. Równocześnie, przez brak długiego wału kardanowego i tylnego mostu, rozwiązanie podwozia i podłogi wozu, zostało wykonane w sposób taki, aby spód całego pojazdu był jak najbardziej płaski i umieszczony znacznie niżej niż w wozach o napędzie tylnym. W ten sposób uzyskano znaczne obniżenie środka ciężkości całego wozu, a tym samym dużą poprawę właściwości jazdy. Dalsza, a właściwie może najistotniejsza, zaleta przedniego napędu, to fakt, że koła kierowane są równocześnie kołami napędowymi. Oznacza to, że kierunek siły poruszającej wóz jest zawsze pokrywający się z rzeczywistym kierunkiem ustawienia przednich kół, czego nie ma przy napędzie tylnym. W ten sposób uzyskano wysoki współczynnik bezpieczeństwa jazdy w zakrętach i bardzo duże zmniejszenie możliwości zarzucenia. Faktem jest, że najprostsze wytłómaczenie tego zjawiska w następujący sposób, całkowicie wyjaśnia zaletę przedniego napędu. A więc: gdy samochodem o napędzie tylnym wchodzimy w zakręt, to bez względu na to czy on jest ostry czy łagodny, kierunek siły napędzającej wóz jest zgodny z osią podłużną samochodu, to znaczy, że rolą przednich kół jest, mieć tak dużą przyczepność do powierzchni drogi, żeby cały samochód skierować w swoim, obranym przez prowadzącego kierunku. Tutaj więc, przy śliskiej nawierzchni przy za dużej szybkości, może nastąpić przesunięcie toru kół przednich w kierunku osi podłużnej wozu. To znaczy że zakręt może „nie wyjść" i samochód wypadnie na zewnętrzną jego stronę. Natomiast to samo, przy napędzie przednim odbywa się w sposób następujący: Koła przednie „ciągną" cały wóz a nie „pchają" go tak jak to jest w wypadku napędu tylnego. A więc te „ciągnące" koła jako kierowane zawsze przedstawiają zgodność siły ciągnącej samochód z jego rzeczywistym kierunkiem jazdy. Rezultatem tego jest fakt, że nawet na śliskim, gdzie przyczepność kół do jezdni jest bardzo mała, samochód z napędem przednim pozwala na dużo szybszą i bepieczniejszą jazdę, niż z napędem tylnym.

Przechodząc do omówienia budowy zespołu przedniego napędu, trzeba podkreślić, że ustawienie przed silnikiem koła zamachowego sprzęgła, skrzyni biegów i wyrównywacza, stanowiące dość długi zespół, było początkowym kłopotem wytwórców samochodowych. Powodowało to konieczność budowania przy większych silnikach bardzo długiego przodu (np Cord), ale z biegiem czasu konstrukcję tę zmieniono i zasadniczo jedynym „konserwatystą" w tym poprzednim rozwiązaniu został tylko Adler - Triumpf. Nowe napędzanie przodu, nie mówiąc o użyciu silników dwusuwowych, posiada zmieniona kolejność zespołów a mianowicie: silnik, przednim koło zamachowe i sprzęgło, wyrównywacz i dopiero skrzynia biegów. Kolejność napędu pozostała taka sama jak przedtem, dzięki przedłużeniu wałka napędowego skrzyni biegów, ponad wyrównywaczem aż do sprzęgła (Citroen). Zespół o takim układzie stał się znacznie krótszy od swych rozwiązań poprzednich i ułatwił bardzo budowę całego samochodu. Drugim technicznie trudniejszym problemem, było połączenie napędu kół z ich konieczną nie tylko zwrotnością, ale i zmiennością położenia w skutek resorowania. Tak więc wyłoniła się konieczność użycia na każdej półosi napędowej dwóch przegubów, a nawet w niektórych modelach po trzy. Pierwszy przegub położony być musi jak najbliżej wyrównywacza, a drugi winien znaleźć się na osi pionowej — zwrotnicy. Stosowanie przegubów suchych, to znaczy gumowych z metalem lub złożonych z tarczy gumowo - parcianej jest możliwe raczej przy wyrównywaczu niż przy kołach. Załączony rysunek zawieszenia napędu przedniego przedstawia właśnie suchy przegub gumowo-metalowy przy wyrównywaczu (Aero-Minor, DKW) i całkowicie metalowy, a więc wymagający smarowania po stronie koła.

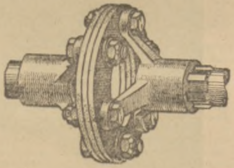
Bezsporne zalety przedniego napędu, poparte chęcią zwiększenia użyteczności wozu w terenie, znalazły swe odzwierciadlenie podczas wojny, w samochodach o napędzie wieloosiowym. Budowane tak przez ZSRR jak i przez USA, wozy ciężarowe o trzech lub dwóch mostach, wozy lekkie terenowe o dwóch mostach (GAZ—67 i Willys) zdały doskonale swój najcięższy egzamin eksploatacyjny podczas wojny. Daleko co prawda odbiegający od „pokojowych" konstrukcji w wozach osobowych, ich napęd przedni stanowił w większości wypadków wierną kopię tylnego mostu z dodatkowym, nieraz bardzo skomplikowanym rozwiązaniem zwrotności kół. Most przedni wozów wojskowych był niezmiennie we wszystkich modelach napędzany wałem przegubowym od specjelnie skonstruowanej skrzyni biegów.

Niemniej jednak różnica samego napędu nie przekreślała dalszych właściwości prowadzenia, powstałych właśnie dzięki napędzanym przednim kołom.

Półośki przedniego napędu, jako równoznaczne konstrukcyjnie z wałami przegubowymi, podlegają tym samym co i one zaleceniom obsługowym.

A więc trzeba pamiętać, że przeguby suche, są przeważnie pozbawione osłon zabezpieczających od kurzu i błota, a budowa ich nie tylko, że nie wymaga, ale i nie zezwala na smarowanie. Dlatego też, należy unikać wszelkich zanieczyszczeń tak olejem jak i paliwem, działającymi rozkładająco na gumę i przekładki z materiałów roślinnych. Ponieważ z jednej lub drugiej a czasem i z obu końców, półośki są zakończone wieloklinem, celem umożliwienia zmian długośc podczas resorowania, miejsca te należy umiarkowanie smarować i utrzymywać zawsze w czystości. Pochwały godne jest stosowanie, niestety przez niewielu kierowców, osłon skórzanych własnej roboty, celem ochrony tych miejsc od zanieczyszczenia.

Przeguby metalowe wymagające regularnego smarowania zgodnie z poleceniami wytwórni, są bądź tak skonstruowane, że miejsca czułe na zanieczyszczenie są szczelnie zamknięte, bądź też są całkowicie chronione osłonami metalowymi, to znaczy, zamknięcie w odbudowie (GMC) albo skórzanymi harmonijkami (Mercedes). W każdym z tych wypadków nie unika się konieczności smarowania, które następuje przez odpowiednie smarowniczki przy pomocy tłocznicy do smaru, lub przez napełnienie odbudowy przegubu odpowiednią ilością towotu po pewnym wyznaczonym przez wytwórnię przebiegu w kilometrach.



Przegub suchy.

Wyrobienie się przegubów metalowych daje znać o sobie głośnym stukiem przy gwałtownym dodaniu lub odjęciu gazu.

Przeguby suche, przy takiej samej próbie nie wykażą stuku, tylko obserwacja mimośrodowo obracających się półosiek lub drgań podczas ruszania wskaże nam na istniejące uszkodzenie lub zużycie. Trzeba dodać, iż przeguby suche muszą być w takich wypadkach zastąpione nowymi, podczas gdy metalowe mogą być poddane (ale tylko fachowej) naprawie.

Zym

POZNAJEMY NOWE MODELE

MOTOCYKL K i D.

Pomiędzy licznie produkowanymi w ZSRR motocyklami małoltrażowymi prostotą konstrukcji i wysokimi zaletami wyróżniają się produkowane przez Kijowskie Motocyklowe Zakłady motocykle KIB i KID.



Poniżej podajemy najciekawsze dane modelu KID: długość — 1850 mm, szerokość — 650 mm, wysokość — 930 mm, waga (bez paliwa) — 59 kg, maksymalna szybkość — 65 km/godz., czas rozbiegu do szybkości 40 km/godz. — 9,7 sek. (70 m). Rozchód paliwa przy szybkości średniej 40 km/godz. na asfaltowej szosie 1,9 pojemność zbiornika paliwa — 8,31. Zasięg motocykla bez uzupełniania paliwa — 435 km. Zapłon — z iskrownika-prądnicy. Pojemność cylindra 98 mm, średnica cylindra — 49 mm, skok 54 mm, stopień sprężania 6,5: 1, maksymalna moc 3,3 KM, przy 4700 obr/min., gaźnik — K 26. Stosunek przeniesienia: Silnik — skrzynka przekładniowa 1 : 2,5 w skrzynce przekładniowej: I bieg 1 : 2,6, II bieg 1 : 1,57, Skrzynka przekładniowa — tylne koło 1 : 2,36.

Łączny stosunek przeniesienia: I bieg 1 : 15,36, II bieg 1 : 9,26. System przeniesienia napędu: jednolity łańcuch rolkowy 12,7 x 5,6 mm. Sprzęgło półsuche, dwutarczowe.

ZW.

Nasz felieton

Najnowocześniejszy samochód świata!

W dolarowym raju wszystko jest oczywiście naj.. naj.. a więc najnowocześniejsze elektroluksy (wydmuchują kurz), najobrzydliwsze Coca — Cola, największy wyzysk mas pracującypch i terror rasowy, najkwaśniejszy proszek cytrynowy (specjalność eksportowa dla sprzymierzonych krajów gospodarczo zacofanych), największe bezrobocie itp.

Ostatnio do szeregu tych zdumiewających wynalazków amerykańskich przybył jeszcze jeden... „najnowocześniejszy" samochód świata. Wynalazcy jego, młodemu lecz „wybitnie" uzdolnionemu, prawdziwej podporze chylącej się w braku nowych pomysłów ku kryzysowi (wraz z całą gospodarką imperializmu) technice amerykańskiej mister Prestonowi Tuckerowi, przyszła z pomocą w dokonaniu „epokowego" wynalazku panującej w USA od chwili rozwiania się mitu o tajemnicy bomby atomowej chęć udowodnienia światu „na przekór" teorii o „wyjątkowej genialności amerykańskiej myśli". (Nowych „dowodów" trzeba zaś poszukiwać szybko, bo nawet zacięci biznesmani nauczeni doświadczeniem paskudnego końca „taty" tego typu „wyższościowych" teorii Hitlera oraz objawami genialności „amerykańskiej myśli" jak np. szczególnie dalekowzroczną polityką Departamentu Stanu w sprawie Chin przynoszącą triumfy... ale Mao-Tse-tungowi, bzikują ze strachu, czytaj: koniec Ministra Wojny USA, Forrestala).

Również i nasz więc wynalazca czując że ta lansowana przez „najwyższe czynniki" teoria (szczególnie przekonywująco tłumaczą ją robotnikom amerykańskim policyjni agenci Hoovera) długo nie pociągnie zabrał się raźno jak przystało na rasowego businesmana do dzieła.

Pierwszą czynnością mister Tuckera było oczywiście poszukać wspólnika. Znalazł go w osobie świeżo wypuszczonego z kryminału, prawnika, „obrońcy amerykańskiego stylu życia" (siedział 3 lata za oszustwa bankowe).

Odtąd już biznes obu szanownych gentlemanów potoczył się gładko. Za czek bez pokrycia na 25.000 dolarów zakupili od rządu dawną fabrykę „Latających twierdz" w Chicago (z powodu że co druga jako również superwynalazek się rozbijała, rząd zaniechał produkcji). W całej zaś reszcie dopomogła rozszalała propaganda nowego „dowodu" amerykańskiej genialności.

Jak z rogu obfitości posypały się artykuły i artykuliki w fachowej i niefachowej prasie o cudach nowego samochodu „genialnego Tuckera" (i u nas go niestety opisano w nr 5 Motoryzacji z roku 1948).

Nowy cud — samochód miał w pierwszym rzędzie odpowiadać nie lubiącym pracować biznesmenom. Takie rzeczy jak obsługa podstawowych układów, smarowania, chłodzenia itp. były nieznane. Wszystko (jak i cała historia samochodu) odbywało się po amerykańsku. Smar zamknięty na stałe w łożyskach, płyn chłodzący w chłodnicy, zaglądać wogóle nie trzeba. Przebieg zaś międzyremontowy silnika i całego samochodu 180.000 km. Technologicznie również „cud". Wszystko z aluminium: głowica, tłoki i nawet blok. (sic!). Układ przeniesienia zdaniem amerykańskiego wynalazcy bzdura. Wszystko hydraulicznie. Przy każdym kole bezstopniowa hydrauliczna skrzynka przekładniowa. Szybkość samochodu 225 km/godz. Benzyna właściwie nie potrzebna. Takiej „lipy" nie strawiłby jednak nawet systematycznie tumaniony przez propagandę różnych „Głosów Ameryki" obywatel USA a więc w prospekcie modelu z silnikiem o mocy 150 KM i rozwijającego w.w. szybkość podano zużycie paliwa 8,1 l. 100 km. (!!!)

Sama „czcigodna podpora" techniki kapitalistycznej i słuszna duma bankierów USA, którzy nareszcie znaleźli nowy dowód prężności" amerykańskiej myśli technicznej" mister Preston Tucker zajmował się tymczasem jedynie konstruowaniem fantastycznych prospektów i ściąganiem dolarków. W tej drugiej dziedzinie mister Tucker okazał się istotnie genialnym. W przeciągu krótkiego czasu osiągnął za sprzedaż akcji nowego „przedsiębiorstwa" 26 milionów dolarów oraz dalsze 17 milionów za prawo pierwokupu „siódmego cudu świata — samochodu Tuckera") dosłowna cytata z prospektu).

Produkcja zaś tymczasem jakoś dziwnie kulała. Minął roczek a tu ani jednego Tuckera na rynku jak nie było tak i nie ma. Zniecierpliwieni akcjonariusze a szczególnie nabywcy prawa pierwokupu zaczęli więc wręcz niegrzecznie niepokoić zajętego dalszymi „wynalazkami" (jak tu jeszcze kogoś okraść) mistrza techniki.

Musiał się więc jakoś biedny Tucker ratować. Rozpoczął (za przykładem amerykańskich polityków) podróżować od miasta do miasta i pokazywać swój model.

Pokaz ten wyglądał w ten mniej więcej sposób.

Za kotarą na dużej jednostronnie pochylonej rampie stał samochód. Wynalazca objaśniał zebranej publiczności jego konstrukcyjne szczegóły poczym z miną niczym przynajmniej administratora planu Marshalla w jednym z wasalizowanych krajów Europy Zachodniej zjeżdżał nim w dół po rampie. Po tej wielomównej próbie kotara przykrywała widok „siódmego cudu świata" i jego wynalazcy. Do samochodu oczywiście nikomu nie wolno było się zbliżyć.

Magiczne pokazy nie zadowoliły jednak widać w pełni zaniepokojonych o swoje dolary obywateli USA i zaczęto coraz głośniej domagać się pokazania przebiegu produkcji w „największej fabryce świata" (również cytata z prospektu).

Tu „genialny" Tucker w pełni już wykazał swoje zdolności wielkokapitalistycznego oszustwa. Na taśmie produkcyjnej ustawił 49 starych karoserii Oldsmobil' z roku 1942, oraz 29 skrzynek przekładniowych „Cord" (jedyny amerykański samochód z przednim napędem, którego produkcję wstrzymano w r. 1939 (zebranych na szmelcu), oraz kilkanaście lotniczych silników Franklin.

Tym razem miarka się już przebrała. Bomba pękła z hukiem i przykrym swędem tak jak pękają wszystkie inne amerykańskie sensacje(włącznie z politycznymi) ukazując, blichtr, złodziejstwo, oszustwo i inne piękne cechy na których wspiera się gmach imperializmu. Tuckera „sławę genialności amerykańskiej techniki musiano z żalem (systemem działania jest przecież tak bliski większości bankierów amerykańskich) zamknąć. Badaniem jego sprawy (jest tak samo skomplikowana jak cały pomysł konstrukcji) zajmuje się obecnie 500 prawników.

Tak skończyła się historia najnowocześniejszego samochodu świata. — dowodu amerykańskiej wyższości. Kończąc mój felieton proszę tylko jeszcze na zakończenie tę nieliczną garstkę czytelników lubiących jeszcze od czasu do czasu pozachwycać się „amerykańskimi cudami technicznymi „Memento Tucker".

K. W. Z.

SILNIKI WYSOKOPRĘŻNE I ICH OBSŁUGA

Jeszcze dla wielu kierowców silniki wysokoprężne stanowią zagadkowy mechanizm o czarodziejskim działaniu. Wielu jeszcze nie może zrozumieć w jaki sposób paliwo zapala się w cylindrach, co zastępuje gaźnik i świece, dla czego nie ma aparatu zapłonowego itd. Wobec tego — przeczytajmy.

Silniki wysokoprężne nie zasysają mieszanki wybuchowej, lecz czyste powietrze. Dlatego też, do rury ssącej przymocowany jest nie gaźnik lecz po prostu filtr powietrza. Stopień sprzężania jest prawie dwukrotnie większy, niż w silnikach benzynowych, a więc powietrze, zassane podczas suwu ssania, zostaje sprężone bardzo silnie. Zostaje ono tak mocno ściśnięte w komorze wybuchowej, że nagrzewa się do bardzo wysokiej temperatury.

Właśnie wtedy, gdy tłok dochodzi do górnego zwrotnego punktu i sprężone silnie powietrze osiągnęło dostateczną temperaturę — do głowicy a właściwie do komory wybuchowej zostaje wtryśnięty pod znacznym ciśnieniem strumień rozpylonego oleju gazowego. Oczywiście, rozpylony olej gazowy się zapala z objawami wybuchu, podobnie, jak mieszanka w silnikach benzynowych. Wskutek tego spalania się, gazy rozszerzając się cisną na ścianki cylindra oraz na tłok, który ochany jest ku dołowi. Odbywa się suw pracy.

Należy dodać, że w odróżnieniu od wybuchu mieszanki w silniku benzynowym, w silniku wysokoprężnym spalanie się oleju gazowego odbywa się znacznie dłużej i trwa przez cały suw pracy. Po pracy następuje suw wydechu, jak w silniku benzynowym i znów zostaje zassane czyste powietrze podczas ssania.

Widzimy z tego, że rozpylone wtryśnięte, paliwo zapala się samo z powodu wysokiej temperatury silnie sprężonego powietrza. Nie potrzeba więc instalacji zapłonowej świec, gaźnika itp. Musimy natomiast w „ropniaku" posiadać urządzenie do wtryskiwania paliwa, składające się z pompy wtryskowej i wtryskiwaczy, oraz przewodów prowadzących od pompy od wtryskiwaczy.

Pompa wtryskowa składa się z tylu oddzielnych pompek tłoczkowych ssąco-tłoczących, ile jest cylindrów w silniku. Wszystkie te pompki znajdują sie we wspólnym korpusie. Pompka ma wałek z garbami które odpowiednio ustawione, poruszają kolejno tłoczki a te wtryskują paliwo do cylindrów. Wałek pompki obraca się tak prędko, jak wał rozrządczy silnika, a jego garby ustawione są zgodnie z kolejnością palenia cylindrów.

Zmiany mocy silnika wyskoprężnego dokonywane są przez zwiększenie lub zmniejszenie dawek wtryskiwanego paliwa, co odbywa się bądź przez zwiększenie lub zmniejszenie skoku tłoczków pompy wtryskowej, bądź przez umożliwienie częściowego mniejszego lub większego upływu paliwa z cylindrów podczas tłoczenia do wtryskiwaczy. Regulacja ta odbywa się przez naciskanie lub odpuszczanie pedału przyspiesznika przez kierowcę.

By paliwo niezwłocznie po wtryśnięciu do komory sprężania zapaliło się całe, konieczne jest spowodowanie silnego zawirowania powietrza w głowicy podczas suwu sprężania. W tym celu stosuje się różne konstrukcje głowicy i denka tłoka, przede wszystkim zaś trzy zasadnicze systemy komór sprężania: głowica z komorą wstępną, głowica z zasobnikiem i głowica z wtryskiem bezpośrednim.

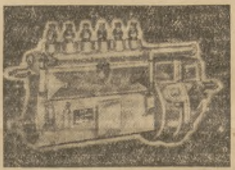
Komora wstępna, stanowi jakby oddzielną komorę wybuchową, połączoną z przestrzenią nad tłokiem stosunkowo małym otworem. Tłok wciska powietrze przez ów otwór do komory wstępnej gdzie następuje silne zawirowanie powietrza. Do tego powietrza zostaje wtryśnięte paliwo i palące się gazy wlatują do cylindra spalając się do końca i cisnąc na tłok.

Głowica z zasobnikiem, posiada rodzaj komory o specjalnie dobranym kształcie, umieszczonej na przeciwko wtryskiwacza. Sprężone w tym zasobniku powietrze, po wtrysku paliwa, wylatuje w postaci gorejących gazów do cylindra i też powoduje silne zawirowanie tak potrzebne do całkowitego i szybkiego spalenia paliwa.

W systemie wtrysku bezpośredniego nie ma komór wstępnych, ani zasobników. Natomiast zawirowanie otrzymuje się przez specjalny kształt denka tłoka, posiadający wgłębienie.

Rozruch silnika wysokoprężnego jest nieco trudniejszy, niż benzynowego, bowiem zimne ścianki cylindrów zimne głowice i tłoki — obniżają temperaturę sprężonego powietrza i utrudniają zapalenie się mgły paliwnej. By ułatwić rozruch, stosuje się środki pomocnicze, jak następuje.

W systemie z komorami wstępnymi —



w komorach tych wkręcone są tak zwane świece żarowe, to jest po prostu grzejniki elektryczne w postaci drutu oporowego. Grzejniki te są tuż przed uruchomieniem silnika rozgrzane prądem z akumulatora do czerwonego żaru i przez to rozgrzewają one powietrze i ścianki w komorach wstępnych, co ułatwia następnie samozapłon wtryśniętego paliwa.

W systemie głowic z zasobnikami — zasobniki te składają się z dwóch komór połączonych ze sobą przewężeniem. To przewężenie przed uruchomieniem zamykane zostaje ręcznym zaworem, tak, że z cylindrem łączy się tylko jedna komora. W ten sposób stopień sprężania w cylindrze zostaje wydatnie podniesiony, przez co podwyższa się temperatura powietrza w końcu suwu sprężania. Niezwłocznie po uruchomieniu silnika otwiera się owe ręczne zawory i wtedy działa już cały zasobnik w sposób normalny.

System wtrysku bezpośredniego nie posiada specjalnych urządzeń do rozruchu i dla tego uruchomienie takiego silnika jest nieco trudniejsze. Natomiast system ten jest znacznie wydajniejszy i posiada taką przewagę nad innymi, że obecnie coraz częściej stosowany jest w nowym konstrukcjach silników wysokoprężnych.

Czasami spotkać można i inne urządzenia do ułatwienia rozruchu jak elektryczne grzejniki w rurze ssącej, dodatkowe gaźniki benzynowe, wyłączane niezwłocznie po uruchomieniu silnika na benzynie, zastrzyki lekkiego paliwa do rury ssącej itp., jednak te urządzenia wychodzą powoli z użycia bowiem przez coraz lepsze rozwiązania komór spalania, rozruch silników jest również coraz to bardziej ułatwiony.

Pozostają jeszcze do omówienia wtryskiwacze. Są to jakby rozpylacze o bardzo mocnej budowie i wielkiej dokładności wykonania. Mają one postać stalowych tulejek z malutkim otworkiem lub kilkoma otworkami na końcu, wchodzącym w głowicę cylindra. Wewnątrz takiej tulejki znajduje się tłoczek o stożkowym zakończeniu, zamykający otworki wtryskiwacza. Tłoczek dociskany jest silną sprężyną, wyregulowaną na przepisane dla danego silnika ciśnienie wtrysku. Od cylinderka pompy wtryskowej biegnie do wtryskiwacza rurka stalowa doprowadzająca paliwo. Gdy pompka wtryskowa ciśnie olej gazowy do wtryskiwacza, paliwo wpływa pod tłoczek, który podnosi się i w ten sposób umożliwia wytrysk do wnętrza głowicy. Otworki lub otworek wtryskiwacza jest tak zbudowany, że powoduje on rozpylenie paliwa na mgłę, która wlatuje do cylindra w postaci stożka lub kilku rozbiegających się promieni.

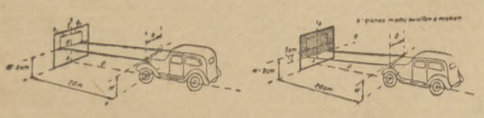
Ponieważ mimo wielkiej dokładności wykonania tłoczka i cylinderka wtryskiwacza, pewna część paliwa przedostaje się przez nieszczelności ponad tłoczek — przeto nad tłoczkiem znajduje się druga rurka, która odprowadza to zbędne paliwo z powrotem do zbiornika.

Wtryskiwacz, mimo bardzo wytrzymałego materiału, jest niezmiernie precyzyjną częścią silnika i dlatego wymaga bardzo delikatnego obchodzenia się z nim podczas przemywania i sprawdzania. Ten właśnie wtryskiwacz powoduje że silnik wysokoprężny, mimo znacznie cięższej i masywniejszej budowy od silnika benzynowego, jest wrażliwszy na niedbałą obsługę i wadliwą regulację. Jest on również bardzo czuły na zanieczyszczenia paliwa i dlatego wymaga stosowania wielkich i skutecznych filtrów paliwa. Ponadto posiada tę niedogodność, że nie pozwala na zużycie paliwa „do dna" bowiem w przypadku dostania się powietrza do pompy wtryskowej i wtryskiwaczy — nie „pociągnie" sam paliwa, lecz wymaga wtedy kłopotliwego odpowietrzania filtrów pompy wtryskowej i wtryskiwaczy.

J. Kierz, mechanik.

USTAWIANIE ŚWIATEŁ

Nietylko człowiek lecz i samochód posiada swe oczy. Są nimi u samochodu reflektory rozświetlające długie i ciemne jesienne noce. W jesieni i zimie stają się one podstawowym czynnikiem bezpieczeństwa naszego i całości wozu. Bądźmy więc my kierowcy dobrymi okulistami i dbajmy o „oczy" naszego samochodu. Gdy wymagają „operacji" przeprowadźmy ją natychmiast nie czekając aż będzie potrzebna karetka pogotowia po nas i dźwig po po szczątki naszego wozu. Tymczasem zaś ciągle jeszcze spotyka sie samochody, których latarnie rzucają snopy światła skierowane w niebo czy też w oczy kierowcy jadącego z przeciwnej strony. Często też „chore" latarnie są zezowate i szukają czegoś po rowach zamiast oświetlać drogę. Tymczasem nie trzeba być nawet mechanikiem aby samemu wyregulować światła. Należy wyjechać wieczorem na równą drogę zakryć jeden reflektor i luzując umocowanie drugiego nachylić go tak ażeby snop światła sięgał możliwie daleko, ale nieco w dół. Następnie umocowanie ściągnąć i uczynić to samo z drugim ustawiając oba jednakowo. Jeżeli reflektory są sztywne kosztuje nas to nieco więcej wysiłku trzeba bowiem nagiąć cały wspornik. W ten sposób można praktycznie nastawić reflektory odpowiednio do drogi. Celem całkiem dokładnego wyregulowania świateł stawiamy samochód na równej płaszczyźnie przed ścianą czy też ekranem tak by odległość między ścianą a samochodem wynosiła 7,6 m. Trzeba przytym zwrócić uwagę, by ciśnienie w oponach było przepisowe siedzenie zaś każde obciążone po 60 kg. Na ścianie rysujemy pionową linię „S" (patrz rysunek) która w dolnym przedłużeniu winna być środkiem rozpiętości między latarniami oraz poziomą linią „W" która odpowiada wysokości latarń od powierzchni na której stoi samochód minus 2 cm. Na linii tej rysujemy dwa znaki + w odległości b-1 od linii S. Odległość b-1 otrzymujemy zaś dodając do odległości b stanowiącej odstęp pomiędzy reflektorami 20 cm, dzieląc sumę przez 2. Przy dobrze ustawionych reflektorach środek jasnego punktu świateł dalekosiężnych powinien znajdować się w punkcie x. Dla ustawienia świateł używanych przy mijaniu wyznaczamy na tym samym ekranie linię G 5 cm bliżej linii „W". Lina ta winna stać się granicą pomiędzy światłem a mrokiem. Niewiele jak widzimy pracy a pożytek ogromny i w dużym stopniu zwiększenie się bezpieczeństwa naszego, pasażerów i samego wozu.



Rozmowy ze starym praktykiem

Kol. Kozicki kierowca z CZPM pisze, iż mając dwa dni na przegląd swego Fiata, zdjął miskę olejową i skonstantował z przerażeniem, że zawiera ona bardzo dużo gęstego osadu i różnych pozostałości. Rozumiejąc doskonale że podczas zmiany oleju, resztki takie zanieczyszczają z miejsca, świeżo nalany olej, zapytuje co można robić aby utrzymać miskę w czystości?

Słuszne zmartwienie Kolegi, a z pewnością i wielu innych dobrych i myślących kierowców może być rozwiązane tylko przy zastosowaniu się do poniżej podanych wskazówek. A więc po pierwsze, odpowiednie postępowanie przy uruchamianiu silnka. Pamiętać należy, że silnik nie powinien pracować za długo na ssaniu, tak samo nie wolno zimnego silnika rozpędzać natychmiast dawaniem dużego gazu. Przestrzeganie tych dwóch reguł, zmniejszy wydatnie lub nawet usunie przenikanie paliwa do miski i rozcieńczanie oleju. Tak samo prawidłowe rozgrzewanie silnika zaraz po ruszeniu, jeżeli następuje powoli a nie w sposób gwałtowny, zmniejsza bardzo znacznie proces osiadania kropelek wody na ściankach cylindrów. Filtr odpowietrznika skrzyni korbowej silnika, należy utrzymywać w czystości, a w pojazdach które go nie posiadają łatwo jest najprostszy osadnik zabudować. Bardzo duże znaczenie dla czystości miski olejowej, ma sposób operowania pedałem przyspiesznika, Gwałtowne bowiem dodanie, jak i odjęcie gazu powoduje przedostawanie się paliwa do oleju. Po za tymi kilkoma wskazówkami, najważniejszą zasadą jest przeprowadzając zmianę oleju, po wypuszczeniu starego przepłukać silnik nie wielką ilością zwykłego oleju wrzecionowego. A wtedy duża część tak szkodliwego osadu jak i pozostałości powstałych przy procesie spalania, nie zanieczyści świeżego oleju.

*

Kol. Kasprzak z Białegostoku. pisze srodze zmartwiony, że kupił przed kilkoma dniami motocykl BWM-750 mod. R-71, po około 15 tys. km. i motocykl ten sprawia mu straszny kłopot przy uruchamianiu mianowicie, zapala stosunkowo łatwo ale wymaga około 8—10 min. pracy z przykrytym filtrem powietrznym, inaczej kicha i strzela.

Możliwe w tym wypadku są dwie przyczyny powodujące powyższe objawy, pierwsza to zapłon, druga to gaźniki. A więc kwestia zapłonu, ustawiony on jest w ten sposób że przy całkowitym opóźnieniu manetką na kierownicy, moment przeskoczenia iskry, wypada zaraz po górnym martwym punkcie. Dlatego też, zalecanym przez fabrykę BMW, było uruchamiać silnik przynajmniej na 1/4 przyspieszenia a następnie po zaskoczeniu dawać całe przyspieszenie. Może Kolega tak nie postępuje, a więc radzimy spróbować. Druga sprawa to gaźniki. Kichanie silnika może być spowodowane przez zbyt ubogą mieszankę. Przyczyną tego jest przeważnie dostawanie się tzw. fałszywego powietrza przez źle dolegające płaszczyzny gaźników. Należy sprawdzić czy nie są one powichrowane lub czy nie mają uszkodzonego uszczelnienia. Poza tym zjawisko to, może być spowodowane przez zanieczyszczenie zbiornika, filtra paliwa lub przewodów, co w zupełności wystarcza do zmniejszennia dopływu benzyny i znacznego zubożenia mieszanki. Ustawienie gaźników na wolne obroty należy przeprowadzić tylko przy gorącym silniku i to w ten sposób by praca silnika była płynna. Szkodliwymi są zbyt wolne obroty, tak często zalecane przez pseudofachowców. Właściwe ustawienie dla mod. R-71 przewiduje dyszę główną 95, wolnych obrotów 35, prowadzenie igły 43 i umieszczenie igły w drugim nacięciu od góry. Gdyby po odpowiednim wyregulowaniu gaźników na gorącym silniku, powstało jeszcze kichanie i przerywanie przy całkowicie zimnym — należy śrubki regulacyjne dopływu powietrza na wolnych obrotach nie dużo wkręcić. **(Z).**

Dążymy do ułatwienia pracy

Często zdarza się, tak w obsłudze samochodu jak i motocykla, że stajemy nagle wobec braku sprężyny śrubowej, czy to do dźwigni hamulca czy to odciągania pedału sprzęgła. Aby nie tracić niepotrzebnie czasu na szukanie odpowiedniej sprężyny na mieście, kupujemy drut stalowy o dobranej średnicy i przystępujemy sami do wykonania sprężyny. Nie jest to rzeczą trudną, gdy zastosujemy się do podanych poniżej wskazówek.

Do zwijania potrzebne jest imadło, kawałek pasa pędniczego, skórzanego lub gumowego, pręt o odpowiedniej średnicy dla danej sprężyny, sercówka tokarska z zabierakiem no i drut stalowy. Skrajny zwój oraz pierwszy o właściwym skoku należy wykonać ręcznie przy pomocy kleszczy. Następnie po nasunięciu na pręt, zamocować w sercówce, chwytając jej śrubą równocześnie początek drutu i pręt. Kawałek pasa pędniczego około 6 mm grubości, zgina się w kształcie litery U i umieszcza się między szczękami imadła, tworząc łoże dla pręta. Pręt ściska się dość mocno w imadle tak aby pierwszy zwój był już w złożonym pasie. Obracając sercówką jak korbą, uzyskamy bardzo dokładnie nawiniętą sprężynę.

Załączony rysunek w zupełności wyjaśnia ten prosty i tani sposób pomocy warsztatowej.

R. I.



Czy wiesz jak jeździć w zimie?

Jeżdżąc samochodem w okresie letnim i nawet przy znośnej jeszcze temperaturze jesiennej, przywykliśmy do dobrego orjentowania się w sytuacji na drodze, tak przed sobą jak i z boku lub za nami. Obecny okres chłodów zimowych w dużym stopniu powoduje utrudnienie w dobrym orientowaniu się w sytuacji otaczającej nasz wóz. Są to pewne okoliczności wybitnie związane z ubiorem i niską temperaturą. Tak więc w przeciwieństwie do lata, w zimie nie spotyka się wozów, gdzie kierowca trzymałby otwartą szybę w drzwiach. W obawie zimnego powietrza zamykamy się szczelnie w pudle samochodu. Pierwsze więc, utrudnienie w połączeniu jeszcze z ciepłą, futrzaną kominiarką lub nausznikami, to przytępiona zdolność reagowania na dźwięki zewnętrzne. Sam ubiór, przeważnie futrzany i gruby, powoduje również skrępowanie naszych ruchów. Głowa nie obraca się już lekko na boki przy tym nie zawsze widać wyraźnie przez boczne szyby zaparowane lub nawet pokryte szronem. Z zewnętrznych skutków zimy warto podkreślić, że tak wyraźny pisk gum przy hamowaniu lub zakręcaniu innego wozu za nami czy obok nas, nie jest już słyszalny, gdyż nie powstaje, ze względu na zaśnieżoną lub zlodowaciałą nawierzchnię. Wszystkie te punkty czynią nasze reagowanie przedłużonym i przytępionym a samą jazdę dzięki temu bardzo ryzykowną i niepewną. Dlatego też w zimie wymaga się nie tylko umiejętności walczenia z gołoledzią, śniegiem i mrozem, lecz i równoczesnego wyostrzenia uwagi, ostrożniejszego i jaknajbardziej zgodnego z przepisami ruchu — prowadzenia wozu.

Zasadą główną jazdy w zimie, szczególnie przy zlodowaciałej nawierzchni, którą tak samo dobrze powoduje mgła podczas mrozu, jak i ujeżdżony śnieg podczas niewielkiej odwilży, winna być jazda zawsze z taką szybkością, aby w razie potrzeby można się było zatrzymać bez użycia lub z bardzo minimalnym użyciem hamulców. Pamiętać bowiem należy, że wszelkie obliczenia drogi hamowania i toru wozu, zawodzą z nastaniem zimy. To co w lecie wymagałoby 20 — 25 metrów hamowania w zimie wyniesie może nawet dużo więcej ponad 50 metrów, a tor po którym wóz przy zatrzymanych kołach będzie się ślizgał zależny jest tylko od profilu nawierzchni.

Zdarzać się będą sytuacje, gdy optycznie nawet równa i płaska droga, spowoduje przy zahamowaniu gwałtowne i nieoczekiwane przesunięcia wozu w prawo lub w lewo, a nawet jego obrócenie się tyłem do przodu. Z najtrudniejszych i najniebezpieczniejszych momentów w jeździe zimowej jest wyprzedzanie, wymijanie i przebywanie zakrętów. Dwa pierwsze punkty stanowią bezsprzecznie największą możliwość uszkodzenia nie tylko swego ale i cudzego samochodu. Wyprzedzanie ze względu na stosunkowo niewielką różnicę szybkości pojazdów można przedsięwziąć nawet na oblodzonej powierzchni, postępując jednak z wielką rozwagą, szczególnie jeżeli profil jezdni jest bardzo wypukły. Gdy dzieje się to w dodatku w mieście, gdzie na jezdni znajdują się szyny tramwajowe, należy specjalnie ostrożnie zmieniać swój tor jazdy, tak aby nie znaleźć się w syuacji, iż nie można przodu wyprowadzić z „koleiny" tramwajowej. W takim wypadku należy całkowicie zwolnić i mocno skręcając koła w bok powoli wyjechać. Wielką lekkomyślnością jest jazda z dużą szybkością „koleiną" tramwajową z niewiele skręconymi kołami i ze złudnym obliczeniem, że przecież koła wreszcie z tego wyjdą. Rezultat może być bardzo opłakany, gdyż nagłe natrafienie na punkt oporu, może cały wóz wyrzucić nieoczekiwanie w kierunku prawie prostopadłym do poprzedniego toru. Wpadnięcie zaś na chodnik lub do rowu jest czasem nieuniknionym następstwem.

Wymijanie stanowiące znacznie większe niebezpieczeństwo ze względu na dwa przeciwnie skierowane kierunki ruchu, wymaga zachowania tych samych ostrożności przy wyprzedzaniu, tylko w odpowiednio większym stopniu. Pamiętać należy, że podczas jazdy koleinami na zaśnieżonej szosie, wyprowadzenie wozu na prawo z koleiny, konieczne do wymijania, powoduje iż prawe koła wozu toczące się po puszystym śniegu, napotkały na większy opór niż koła lewe w koleinie, gdzie śnieg jest wyjeżdżony. Jasne, że w takim wypadku możemy szybko przekonać się o złych stronach istnienia wyrównywacza i skutkiem tego znaleźć się tyłem wozu w przydrożnym rowie. Przyczyną tego będzie fakt, że koło prawe na skutek dużego oporu nie będzie ciągnęło, a lewe na skutek poślizgu będzie obracać się w miejscu. Tak więc wypadkowa ruchem wprzód i chęcią zsunięcia się na bok po pochyłości drogi, zaprowadzić nas może do rowu. A więc ostrożnie z obliczaniem szerokości miejsca z prawej strony drogi i przyspieszaniem podczas jazdy lewą stroną w koleinie!

Przebywanie zakrętów nawet pochylonych do wewnątrz, winno odbywać się z dużą ostrożnością, gdyż poślizg w toczeniu się tylko jednego z kół napędzanych, może wyprowadzić cały wóz na zewnątrz zakrętu. Wszelkie wzrokowe obliczenia, że na tym zakręcie możemy jechać z szybkością taką i taką, przeważnie okazują się złudne. Dlatego też, specjalnie podczas zimy, należy pamiętać o znanej zasadzie „wolniej jedziesz — prędzej będziesz".

Poważną trudnością w jeździe zimowej jest duża śnieżyca lub gęsta mgła. Tak w



Tak wyglądają skutki zarzucenia na zlodowaciałym zakręcie. Samochód prawie owinął się na drzewie.

jednym jak i w drugim wypadku należy jechać tylko prawą krawędzią szosy lub ulicy, paląc zależnie od gęstości mgły lub śniegu światła miejskie lub do mijania. Nigdy nie szosowe, gdyż będziemy widzieli przed sobą tylko „morze mleka" Jeżli jazdy nie można w ogóle przerwać, należy pamiętać iż najwolniejsza jazda okaże się zawsze w praktyce najszybszą i doprowadzi nas do celu, a nie do wypadku. Chcąc być odpowiednio chronionym od najechania z tyłu, winno się dbać, tak samo jak o światła przednie, o lampkę tylną. Jest ona w tym okresie nie mniej ważną, a zamiana żarówki na mocniejszą jest bardzo wskazana.

Reasumując powyższe wskazówki zapamiętajmy dobrze następujące przykazania:

1. Jedź zawsze tak wolno abyś bez użycia hamulców mógł się zatrzymać.
2. Zmianą biegów hamuj łagodnie, bo to też może spowodować poślizg.
3. Hamuj delikatnie, przerywając nacisk.
4. Nie próbój hamować na zakręcie.
5. Widząc, że nie zahamujesz przed przeszkodą staraj się łagodnie skierować wóz do krawężnika, poza miastem — raczej do rowu, niż decydować się na zderzenie.
6. Nie przyspieszaj za ostro, bo to może skończyć się niespodziewanym zarzuceniem.
7. We mgle i śnieżycy jedź wolno, prawą stroną, paląc światła.
8. Pamiętaj, że lampka tylna, a najlepiej dwie po obu bokach są tak samo ważne jak i reflektory.

Żymirski Andrzej

Nie zaniedbuj ręcznego hamulca

Wymagania bezpieczeństwa powodują, że w niektórych państwach milicja drogowa bada skrupulatnie wydajność hamulców ręcznych, żądając wydajności sięgającej 30 proc., niezależnie jak wielką wydajność mają hamulce nożne. W razie wypadku drogowego, kierowca i właściciel samochodu są pociągami do odpowiedzialności, gdy wydajność hamulców ręcznych jest mniejsza niż 30 proc.

Wydajność 30 proc. oznacza, że np. samochód poruszający się z szybkością 32 km/godz. powinien przy użyciu hamulca ręcznego zatrzymać się na odległości 13,40 m.; z szybkością 48 km/godz. na odległość 30,48 m.; z szybkością 64 km/godz. na odległość 54,25 m. w normalnych warunkach drogowych.

Wydajność ta jest trudna do osiągnięcia, bo jak wykazały próby z nowymi samochodami o różnej nośności, osiągnięto maksymalaną wydajność 30,7 proc.

Pomimo, że tak znaczna wydajność jest trudna do osiągniecia, tym nie mniej nie powinno się lekceważyć hamulców ręcznych i stale dbać o ich najwyższą sprawność. Nie zapominajmy, iż hamulec ręczny w wielu przypadkach, umiejętnie zastosowany, uchroni nas przed niespodziewanymi wypadkami.

W.

BORYS POLEWOJ

XXV-lecie Zakładów Samochodowych im. Stalina

ĆWIERĆ WIEKU RADZIECKIEGO SAMOCHODU

W życiu każdego człowieka zdarza się moment, którego nigdy się nie zapomina i który na długo — czasem na zawsze wyznacza jego dalsze życie. W życiu Mikołaja Stefanowicza Korolewa był to moment, kiedy wdrapawszy się na skrzynię, zastępującą siedzenie w tylko co zmontowanym samochodzie nacisnął starter i maszyna, jeszcze bez szoferki i karoserii zahuczała silnikiem i ruszyła przez halę zakładów.

Tę minutę Mikołaj Stefanowicz do tej pory uważa za jedną z najszczęśliwszych w swoim życiu. Ale to był nie tylko osobisty triumf ślusarza Korolewa nie tylko święto robotników i inżynierów zakładów w których on pracuje. W momencie, kiedy Korolew nacisnął starter zabiło serce pierwszego radzieckiego samochodu. Ruszywszy przez zakładową halę, maszyna, którą on prowadził, rozpoczynała drogę radzieckiego przemysłu samochodowego, drogę wspaniałą i bohaterską. O tym należy przypomnieć teraz, kiedy obchodzimy 25-lecie najstarszej radzieckiej fabryki samochodów, noszącej imię wielkiego Stalina.



ZIS-150 jeden z najlepszych samochodów ciężarowych świata.

Rosja przedrewolucyjna nie miała swojego przemysłu samochodowego. Żałosne próby carskiego rządu w kierunku zorganizowania budowy własnych samochodów skończyła się wielką aferą przemysłowców — braci Riabuszyńskich. Przepuściwszy przydzielone im przez skarb ogromne kredyty, nie wyprodukowali ani jednego samochodu. Nowym gospodarzom, którzy po rewolucji objęli skandaliczną spuściznę Riabuszyńskich, dostała się jedna jedyna nie przygotowana do produkcji fabryka, trochę fundamentów ledwie wznoszących się nad ziemię i nie wielka ilość starych, zardzewiałych maszyn.

Cała skomplikowana produkcja czekała na zorganizowanie od początku, trzeba było przygotowywać plany, wzory, wytwarzać narzędzia, formować cały technologiczny proces. Ale to nie przestraszyło pierwszych radzieckich konstruktorów samochodów. Zgodnie ze zwyczajem ludzi radzieckich, postanowili oni uczcić siódmą rocznicę swojej socjalistycznej Ojczyzny wielkim podarunkiem — wyprodukować na 7 listopada 1924 roku pierwszą partię dziesięciu krajowych ciężarówek.

Wspominając obecnie jak zespół pierwszych radzieckich konstruktorów samochodów pracował nad wypełnieniem tego ważnego dla państwa zadania, Mikołaj Stepanowicz Korolow, wtedy jeszcze ślusarz montujący pierwsze radzieckie samochody, opowiada, że po prostu nie poznawał ludzi, z którymi przepracował niejeden rok. Robotnicy, majstrowie i inżynierowie pracowali zapominając o śnie i wypoczynku, całymi tygodniami nie wychodząc z fabryki.

Prawdziwym świętem pionierów radzieckiego przemysłu samochodowego, świętem narodzin pierwszych radzieckich samochodów był 7 listopad 1924 roku, kiedy otworzyła się na oścież brama fabryczną a z niej wyjechało dziesięć ciężarówek, przybranych w czerwień. Tłumy manifestantów witały te maszyny okrzykami „hurra" oklaskami. Na postojach kolumnę otaczały ogromne masy ludzi. Samochodów dotykali rękami, gładzili je jakby to były nie martwe mechanizmy a cudowne, dumne konie. Ślusarz Korolew siedział za kierownicą jednego z tych samochodów. I kiedy dziś opowiada o pierwszej drodze radzieckich samochodów po ulicach świątecznie przybranej Moskwy, po pełnych ludźmi placach — ta droga wydaje się mu triumfalnym pochodem młodej radzieckiej techniki, zrodzonej przez wszystko zwyciężającą wolę bolszewików.

Fabryka samochodów im. Józefa Stalina, w której ćwierć wieku temu wyprodukowano pierwszą partię radzieckich samochodów, ten gigant przemysłowy, którego znak fabryczny znany i ceniony jest w całym świecie jest jednym z fundamentów młodego i silnego radzieckiego przemysłu. Jego historia — to historia wielkich zwycięstw stalinowskich pięciolatek.

Obchodząc jubileusz zakładów, mówimy w tym dniu o narodzinach potężnej gałęzi radzieckiego przemysłu — o wyrastaniu wspaniałych kadr radzieckich konstruktorów samochodowych, którzy zapełnili niezliczone drogi naszej Ojczyzny znakomitymi samochodami. Mówimy o tym, jak nasz kraj, w czasach przedrewolucyjnych znany całemu światu z braku dróg na swoich nieskończonych przestrzeniach przekształcił się w wielkie państwo panowania samochodów.

Według wskazań Stalina, według planów bolszewickich pięciolatek ludzie radzieccy dźwignęli ten gigant swoimi rękami, wyposażyli jego hale w pierwszorzędne urządzenia techniczne, wypracowali konstrukcje znakomitych maszyn, po mistrzowsku opanowali ich produkcję. I w tym właśnie jest siła naszego radzieckiego budownictwa, że opracowując, tworząc, pracując sami ludzie pracy nieustannie rosną i uczą się.

Przy zakładach im. Stalina od wielu już lat istnieją i pracują szkoły stachanowskie, technikum, instytut i szkoła przemysłowa przygotówujące kadry doskonałych konstruktorów samochodowych. A i same zakłady — ich hale, warsztaty, laboratoria są kuźnią kadr. Do którejkolwiek fabryki samochodów naszego kraju nie trafiłby zisowski weteran, wszędzie znajdzie swoich starych towarzyszy — i w gabinecie dyrektora, i w komitecie partyjnym, i w pokoju naczelnika oddziału, i w biurze konstruktorów.

Ten wspaniały proces nieustannego twórczego wyrastania ludzi z zakładów można śledzić stale na niezliczonych przykładach. Jednym z najstarszych weteranów zakładów jest ich dyrektor — Iwan Aleksejewicz Lichaczow. Drugi najstarszy weteran to Mikołaj Stefanowicz Korolew, o którym już tu mówiono. Jako dojrzały człowiek, nie odrywając się od produkcji ukończył zakładowe technikum i pracuje obecnie jako zastępca naczelnika oddziału technicznej kontroli oddział montażu. W 1928 roku, kiedy zakłady zaczęły iść pełną parą zjawił się na ich terenie młody człowiek — Gregoryj Michajłow i zajął skromne miejsce konstruktora - kreślarza. Obecnie Gregory Georgiewicz Michajłow jest zastępcą głównego konstruktora zakładów. Jego ostatni model fabryczny to mocna ciężarówka „ZIS-150".

Jeszcze bardziej charakterystyczne są losy inżyniera Poliny Antonowny Iwanuszkinej byłej robotnicy. Bez odrywania od produkcji ukończywszy instytut i kierując obecnie jednym ze skomplikowanych oddziałów odlewu, znana jest wśród inżynierów jako doskonały znawca produkcji. Jej zasługi nagrodzone zostały orderem Lenina. Jak i inni fachowcy zakładów inżynier Iwanuszkina wiele uwagi poświęca nowym robotnikom. Pod umiejętnym kierownictwem inżyniera-komunistki Poliny Antonowny wiele kobiet wyrosło na wspaniałych pracowników. Wśród nich jest słynna obecnie stachanowka zakładów, Nina Wasiljewa i Wala Kuleszowa, która w czasie wojny przyszła z biura do hali fabrycznej, i stała się dobrym tokarzem a obecnie wyrosła na przodującego majstra, i weteran zakładowego odlewnictwa Wiera Dejewa, i wiele innych.

To nieustanne dążenie zespołu zakładów aby iść naprzód, twórczy zapał jego ludzi pozwala zakładom nieprzerwanie rosnąć doskonalić produkcje, ulepszając procesy wytwórcze, przekraczając plany, podnosić autorytet swojego sławnego fabrycznego znaku.

...Późno wieczorem Mikołaj Stefanowicz Korolew starał się pokazać z okna, gdzie znajdowały się ongiś Tiufelewskie Zarośla i ten sam oddział, gdzie montowano pierwsze radzieckie samochody. Dookoła na ogromnej przestrzeni rozpościerały się zalane światłem potężne hale fabryki-giganta, a dalej, poza obrębem fabrycznego dziedzińca widniały zarysy przepięknych alei. Wokoło było życie — piękne, olśniewające, oddające wielkość naszej stalinowskiej epoki.

Tłom. Z. D.

7 1/2 GODZINA PRZEŁOMU

(Wyjątki ze scenariusza filmowego Mikołaja Wirty)

Film ten stał się wielkim sukcesem radzieckiej kinematografii, prócz bowiem wielkich walorów artystycznych ukazuje potęgę Związku Radzieckiego służącą sprawiedliwości i słusznej sprawie, służącą pokojowi.

W początkach września 1942 roku hordy hitlerowskie wzmocnione armiami faszystowskich Włoch i Rumunii zbliżyły się bezpośrednio do Stalingradu, gdzie zawiązały się walki uliczne. Sytuacja staje się coraz groźniejsza dla wojsk radzieckich.

KREML. KWATERA GŁÓWNA NACZELNEGO DOWÓDZTWA

Stalin zaznacza sytuację na dużej mapie. Widzimy linię frotu biegnącą obok Stalingradu. Data 3 września: Niemcy podeszli ku Wołdze na północ od Stalingradu Na południu obok Jelszanki — Kuporosnoje Niemcy są również niemal u Wołgi:

STALIN (dyktuje): Do tow. tow: Malenkowa i Wasilewskiego: Stalingrad może być wzięty dziś albo jutro, jeśli północna grupa wojsk nie okaże natychmiastowej pomocy. Zażądajcie od dowódcy wojsk stojących na północ i północno-zachód od Stalingradu, by natychmiast uderzył na nieprzyjaciela i przyszedł na pomoc miastu. Najmniejsza zwłoka równa się obecnie przestępstwu. Całe lotnictwo rzućcie na pomoc Stalingradowi... Stalin

Stalin czyta taśmę z odpowiedzią, potem dyktuje:

STALIN: Z rezerw kwatery głównej skierowano 24 i 66 Armie bezpośrednio do wzmocnienia lewego skrzydła frontu Stalingradzkiego. Prócz tego na front Stalingradzki wysyłamy 16 armię lotniczą: Pozdrowienia. Stalin.

Rozkazy Generalissimusa Stalina wykonano. Wzmocnione posiłkami oddziały radzieckie stawiły tak zacięty opór wrogowi, że nie zdołał on zdobyć Stalingradu. Dla radzieckich żołnierzy miasto to stało się twierdzą. Wiedzieli oni, że każdy dzień obrony to dzień przygotowania zwycięstwa. W głównej Kwaterze Naczelnego Dowództwa w Moskwie zapadają ważne decyzje...

MOSKWA. KWATERA GŁÓWNA
Stalin i Wasilewski

STALIN: — 11 września, a Stalingrad nasz.

WASILEWSKI: — Nasz, towarzyszu Stalin:

STALIN: — W toku tej walki nieprzyjaciel, zauważcie, już został przez nas osłabiony i powinien być osłabiony jeszcze bardziej.

WASILEWSKI: — Teraz jest jasne, że zmusiliśmy nieprzyjaciela do rzucenia swoich rezerw nie na Stalingrad, lecz na osłonę swojego północnego skrzydła, towarzyszu Stalin.

STALIN: — Kierunek głównego uderzenia Niemców określiliśmy prawidłowo. Okazaliśmy dostatecznie silną wolę i wytrwałość, żeby nierozpraszać naszych rezerw. W dalszym ciągu musimy mieć dość siły i wytrwałości, by wstrzymać się od ich rozpylenia. Jakie wasze zdanie?

WASILEWSKI — Zgadzam się towarzyszu Stalin.

STALIN: — Z drugiej strony powiększyliśmy swoje siły, rozbudowujemy silne korpusy czołowe i zmotoryzowane, mamy dostateczny zapas artylerii i amunicji. (Pauza). **W najbliższym czasie będziemy tego wszystkiego mieli bez porównania więcej.**

WASILEWSKI: — Tak ludzie pracują teraz, jak nigdy.

STALIN: — Obecnie staje przed nami inne zadanie. Główne siły nieprzyjaciela wciągnięte zostały do walki o Stalingrad. Na skrzydłach, jak donieśliście, pojawiła się znaczna ilość dywizji sojuszników Niemiec. Należy się spodziewać, że w miarę jak bitwa o Stalingrad będzie stawała się coraz bardziej zaciekła, Hitler będzie zmuszony zdejmować ze skrzydeł wciąż nowe jednostki niemieckie i zastępować je niezupełnie pewnymi dywizjami satelitów To bardzo ważne. (Milczenie). **Musimy dokonać przełomu w toku bitwy, wiążąc w jeden system strategiczną obronę z następującą po niej kontrofensywą na wielką skalę. W toku tej ofensywy musimy ostatecznie wyrwać inicjatywę z rąk nieprzyjaciela zadać mu klęskę niebywałych rozmiarów i wyzwolić poważną część zdobytego przez niego terytorium Oto zadanie które stoi obecnie przed naszą armią. I my je wykonamy.**

Stalin wyjmuje ze stołu mapę i kładzie na wierzch, na leżące mapy. Jest to znana dziś mapa, wyobrażająca dwie strzały, łączące się pod Kałaczem. Wasilewski długo nad nią stoi.

STALIN — Co sądzilibyście o takiej idei?

WASILEWSKI: — Niemcy wpadają w gigantyczny worek.

STALIN: — W którym powinny się znaleźć ich dwie armie

WASILEWSKI: — Najważniejsze, to wybrać moment uderzenia.

STALIN: — (z ożywieniem) **— Zupełnie słusznie, towarzyszu Wasilewski. Jeśli pośpieszymy się, możemy wdać się w niepotrzebną, przewlekłą walkę. Ale nie wolno spóźnić się z uderzeniem...**

Niemal tego samego dnia, gdy Generalissimus Stalin wydał Marszałkowi Wasilewskiemu rozkaz opracowania swego genialnego planu, który miał zadecydować o wyniku największej w dziejach świata bitwy, w sztabie Hitlera panuje nieopisany popłoch i zamęt.

SZTAB HITLERA W WINNICY

Rozwścieczony oporem Armii Radzieckiej w Stalingradzie, Hitler wezwał do siebie von Paulusa.

HITLER: — Generale Paulus, pan zawiódł moje nadzieje! Dziś 12 września, a Rosjanie jeszcze nie wyparci ze Stalingradu.

PAULUS: — Mein Führer! Bolszewicy kontratakują mnie bezustannie. Nie mogłem ściągnąć z północnego frontu ani jednej dywizji. Uzupełnienia, które miałem otrzymać, nie nadeszły. Ale przyrzekam...

HITLER: — Nie potrzeba mi pana przyrzeczeń. Pan powinien wykonać mój rozkaz. Kiedy zdobędziecie Stalingrad?

PAULUS: — Dołożę wszelkich sił, mein Führer!

HITLER: — Ryzykuje pan głową, jeśli do dwudziestego września Stalingrad nie będzie zdobyty! Może pan odejść.

Von Paulus począł ściągać z innych odcinków frontu co lepsze oddziały i z uporem uderzać w Stalingrad, pragnąc go zdobyć za wszelką cenę, lecz tymczasem dowództwo radzieckie opracowało plan zadania ostatecznego ciosu wrogowi. Wszystkie nici gigantycznej operacji skoncentrowały się w gabinecie Generalissimusa Stalina, który ani na chwilę nie spuszcza z pola widzenia najmniejszych nawet szczegółów olbrzymiej bitwy.

MOSKWA. KWATERA GŁÓWNA

Na stole przed Stalinem mapa opracowana przez Marszałka Wasilewskiego. Stalin bierze lupą i długo studiuje mapę.

STALIN: — Dobrze, tow. Wasilewski.

WASILEWSKI: — Jak widzicie tow. Stalin podstawą realizacji waszej idei jest dwustronne koncentryczne uderzenie. (pokazuje na mapie). **Powinno ono zakończyć się okrążeniem głównego zgrupowania niemieckiego w rejonie Stalingradu.**

STALIN: — Dobrze. (pauza) Nie wydaje się wam, tow. Wasilewski, że front Stalingradzki trzeba rozdzielić na dwa fronty?... Odcinek od Kletskiej do Wołgi nazwać, no powiedzmy frontem Dońskim, odtąd (pokazuje na mapie) do jezior Kałmyckich — frontem Stalingradzkim. Od Kletskiej na zachód nazwijmy frontem Południowo-zachodnim.

WASILEWSKI: — Zgadzam się z wami.

STALIN: — Kogo proponujecie na dowódcę frontu?

WASILEWSKI: — Dońskiego? (namyśla się) tow. Rokossowskiego:

STALIN: — Bardzo dobrze. Rokossowski! Wspaniała myśl! Na Południowo-Zachodni mamy dowódcę — tow. Watutina: Jak sądzicie?

WASILEWSKI: — Zdolny człowiek.

STALIN: — Watutin już się zgodził. (bierze słuchawkę) Połączcie mnie z dowódcą frontu Briańskiego tow. Rokossowskim...

Dzwonek telefonu.

STALIN: — Witajcie tow Rokossowski! Jak tam na froncie?... Spokój mówicie? Zupełny spokój? A może macie ochotę na coś bardziej niespokojnego? Tworzymy właśnie z frontu Stalingradzkiego dwa fronty: Stalingradzki, który będzie bronił miasta i Dońskí, którego zadania będą znacznie szersze. Proponujemy wam objąć dowództwo frontu Dońskiego (słucha). Do wielkich rzeczy potrzebni są wielcy ludzie (uśmiecha się). My ich znamy: Przeszli szkołę zeszłorocznych bojów pod Moskwą. Pomyślcie, zadzwońcie do mnie jutro: Do widzenia (odkłada słuchawkę). Myślę, że się zgodzi.:

Koncentracja sił radzieckich rozpoczęła się. Zbliżała się godzina przełomu.

19 listopada 1942 roku o godzinie 7.30 na rozkaz Generalissimusa Stalina wojska frontu dońskiego pod dowództwem gen. plk. Rokossowskiego i frontu południowo-zach. pod dowództwem gen. plk. Watutina ruszyły do natarcia.

Godzina przełomu wybiła.

Uderzenie było tak niespodziewane i piorunujące, że hitlerowskie dowództwo nie potrafiło mu się przeciwstawić. Już 23 listopada szybko idące sobie na spotkanie grupy wojsk radzieckich połączyły się w rejonie miasta Kałacz.

330 tys. doborowych żołnierzy niemieckich wyposażonych w nowoczesny sprzęt zostało otoczonych na obszarze półtora tysiąca km. kw. Do likwidacji okrążonego lecz zaciekle broniącego się ugrupowania hitlerowskiego przystąpiły wojska frontu Dońskiego pod dowództwem gen. plk. Rokossowskiego.

2 lutego 1943 roku bój o Stalingrad zakończył się.

SZTAB ROKOSSOWSKIEGO.
Woronow, Rokossowski:

WORONOW (przy telefonie polowym): Towarzyszu Stalin, jesteśmy szczęśliwi, że możemy Wam zameldować: działania bojowe w rejonie Stalingradu zakończyły się dziś o godzinie 14.

KWATERA GŁÓWNA.

STALIN (przy telefonie): — Bardzo się cieszę, gratuluję. Dziękuję wam towarzyszu Woronow: Dziękuję towarzyszowi Rokossowskiemu, jego oficerom i żołnierzom. Dajcie oficjalny komunikat, oczekujemy na was...

KWATERA GŁÓWNA, GABINET STALINA:

Stalin, członkowie rządu, Wasilewski.

WASILEWSKI (referuje przy mapie): — Zajęto Stary Oskoł, Izium, Barwienkowo, Bałakławę, Batajsk, Jejsk. Nasze jednostki dotarły do wybrzeża Morza Azowskiego...

Otwierają się drzwi, wchodzą Rokossowski i Woronow. Stalin idzie im na spotkanie. Rokossowski jest wzruszony przyjęciem. Stalin ujmuje jego dłoń w obie ręce:

STALIN: — Bardzo dobrze wypadło, towarzyszu Rokossowski! Bardzo dobrze towarzyszu Woronow. Dziękuję, dziękuję w imieniu wszystkich, w imieniu całego narodu radzieckiego.

W marszu zimowym wzorujemy się na doświadczeniach kierowców radzieckich

Prowadzenie pojedynczego nawet samochodu w zimie wymaga od kierowcy zwiększonego wysiłku, uwagi i specjalnie starannego przygotowania samej maszyny. Jazda natomiast w kolumnie, dobre wykonanie marszu zespołowego w zwartym szyku kilku, kilkunastu czy kilkudziesięciu samochodów nakazuje aby na te właśnie czynniki zwrócić w dwójnasób uwagę. Wypadek bowiem, uszkodzenie maszyny itp. odbije się nie tylko na pojedynczym wozie lecz może spowodować zniszczenie kilku nawet samochodów (zderzenie na drodze pokrytej lodem, przy małej widzialności itp.), spowodować konieczność zatrzymania się całej kolumny, przerwanie łączności itp. co w efekcie wywołuje opóźnienie w wykonaniu powierzonego nam ważnego zadania bądź też całkowite jego niewykonanie.

Wspaniałym przykładem mistrzowskiego i pełnego poświęcenia wykonania marszów w najtrudniejszych warunkach zimawych są dla nas żołnierzy służby samochodowej nasi koledzy kierowcy Armii Radzieckiej z pod Stalingradu Dzięki ich wysokim umiejętnościom, zdyscyplinowaniu w wykonaniu ogromnych i niezwykle trudnych marszów, mógł w dużej mierze zostać przeprowadzony genialny plan strategiczny Wielkiego Wodza Armii Radzieckiej Generalissimusa Stalina skoncentrowania grupy uderzeniowej wojsk radzieckich na flance nieprzyjaciela i otoczenia jego armii. Ich wielką zasługą jest zaopatrywanie walczącego Stalingradu w broń, amunicję i żywność przez pokryte śniegiem stepy nadwołżańskie.

Marsze wykonywane w tym okresie przez kierowców Armii Radzieckiej podczas mrozu dochodzącego do 40° C poniżej zera, po stepach pokrytych warstwą śniegu sięgającą 1½ metra odbywały się ze względu na zachowanie tajemnicy wojennej jedynie w nocy. Odległość wynosiła zwykle 200 i więcej kilometrów. Nieznany jest przytym wypadek opóźnienia kolumny bądź utkwienia w drodze i nie wykonania zadania.

W czym tkwi tajemnica tych wspaniałych osiągnięć kierowców radzieckich podczas gdy naprzykład transport całej niemalże armii amerykańskiej został unieruchomiony w okresie walk zimowych na przełomie roku 1944/45 powodując, że podczas ostatniej na zachodzie ofenzywy niemców (ofenzywa Rundstaedta w Ardenach) nie można było przewieść na czas na zagrożone odcinki pomocy.

Nieudolność transportu armii amerykańskiej stała się wówczas jedną z przyczyną porażki od przemienienia się, której w klęskę uchroniła wojska sprzymierzonych jedynie wielka ofenzywa radziecka (Wisła—Odra) przeprowadzona na skutek próśb Ameryki i Anglii celem odciążenia frontu zachodniego (walczyło na nim wówczas 45 dywizji podczas gdy na froncie przeciw ZSRR było ich 250). To porównanie świadczy o wielkich umiejętnościach kierowców radzieckich o opanowaniu przez nich trudnej sztuki zwalczenia przeszkód naturalnych w marszu zimowym.

O ich postawie bojowej godnej najlepszych tradycji najwspanialszej armii świata — armii radzieckiej.

Sukcesy swe zawdzięczają kierowcy z pod Stalingradu szeregowi czynników, które winne stać się dla nas nauką dla opanowania trudnej sztuki sprawnej pracy w zimie.

Kierowcy radzieccy szczególnie starannie przygotowywali przed każdym marszem swe samochody zwracając specjalną uwagę na wyregulowanie gaźników i układ elektryczny. **Sprawdzali przed długimi marszami szczelność zaworów, która powoduje utrudnienia w zassaniu mieszanki.**

Wszystkie samochody były zawsze zaopatrzone w łańcuchy przeciwślizgowe, skrzynki z piaskiem, szmaty, łopaty do odgarniania śniegu, kilofy i linki holownicze. Kierowcy radzieccy dbali przytym aby narzędzia te nawet nieużywane były w jaknajlepszym stanie. Przed wyruszeniem w marsz kierowcy sprawdzali dobre funkcjonowanie wyciągarek. Przy przewożeniu ładunku tak go rozmieszczali by przez przeciążenie jednej z par kół nie spowodować później ugrzęźnięcia w śniegu.

Przed wyjazdem w drogę kierowcy radzieccy zbierali się samorzutnie by jeszcze raz omówić zasady jazdy zimowej w kolumnie. Na zebraniach tych wyróżniali się komsomolcy i członkowie partii, którzy tłumaczyli kolegom znaczenie wykonywanego przewozu i przypominali o podstawowych obowiązkach w marszu.

Podczas marszu kierowcy radzieccy jechali zawsze na równym „gazie" celem uniknięcia zarzuceniem samochodu w śniegu czy też na gołoledzi.

Trzymali się zawsze śladu pozostawionego przez poprzedni samochód, tworząc w ten sposób jedną jedynie koleinę i ułatwiając w ten sposób marsz jadącym za nimi kolegom, którzy w przeciwnym wypadku musieliby przebijać się przez zaspy stworzone z wyrzuconego przez koła i rozjechanego śniegu.

Zaspy śnieżne i małe pochyłości brali zawsze z rozpędu dając równocześnie znak jadącemu za nim samochodowi przez umówiony sygnał dźwiękowy.

Zachowywali zdwojone odległości, chroniąc się w ten sposób od ewentualnej możliwości zderzenia na śliskiej drodze.

Hamowali silnikiem w wypadku zaś konieczności użycia hamulców czynili to szczególnie ostrożnie dając równocześnie znak umówionym sygnałem.

Zwracali uwagę na zachowanie łączności sygnalizując natychmiast powstanie luki w kolumnie.

W trudnych miejscach wymagających przekopania drogi itp. organizowali natychmiast wzajemną współpracę przyspieszającą pokonanie ich przez całą kolumnę.

Na postojach sprawdzali stan techniczny samochodów i chronili je przed mrozem. W marszu bojowym nie wypuszczali przytym nigdy wody i oleju, lecz uruchamiali silniki w odstępach półgodzinnych.

Przestrzegali ściśle ochrony tajemnicy marszu nie dając nikomu na ten temat informacji, przestrzegając ściśle zaciemnienia i dyscypliny jazdy w kolumnie.

Przykład wspaniałych osiągnięć kierowców radzieckich w latach wojny z faszyzmem i zdobyte przez nich doświadczenia powinny się stać dla nas wzorem. Stosowanie ich w praktyce, przyswojenie sobie ducha bojowego cechującego żołnierzy - kierowców najlepszej armii świata spowoduje, że bez trudności tak jak i oni wykonamy za pomocą naszych samochodów, świetnych maszyn radzieckich, każde zadanie bojowe w zimie.

plut. Walczak Z.

SPOJRZENIE WSTECZ

CO MYŚLĘ O KATEGORII RAIDOWEJ

MOTTO:

„Należy bardziej niż dotychczas doceniać sprawy wychowania fizycznego młodzieży i ruchu sportowego, otoczyć go troską i opieką partyjną.

W ten sposób również skutecznie służymy sprawie utrwalenia pokoju i pokrzyżowania planów podżegaczy wojennych".

BOLESŁAW BIERUT

Jeżeli mam omówić osiągnięcia naszych motocyklistów w kategorii raidowej w ubiegłym sezonie, to jasną jest dla mnie rzeczą, że nie można tego zrobić na podstawie wyników uzyskanych przez kilku czołowych zawodników, startujących w raidach eliminacyjnych. Tu nie elita bowiem i jej wyniki, jak w kategorii wyścigowej, interesują nas najwięcej. W kategorii raidowej poziom i charakter określa przede wszystkim cała, czynna dziś rzesza sportowców-motocyklistów.

Wiemy, że imprezy raidowe nie są tak atrakcyjne jak np. wyścigi uliczne, nie mówiąc już o żużlowych. Przynoszą jednak bezwątpienia znacznie więcej doświadczeń i korzyści praktycznych zawodnikom, jak również biorącym z nich przykład motocyklistom. Doświadczeń, które zawsze można wykorzystać z powodzeniem w codziennej eksploatacji maszyny, a więc uracjonalizować ją. Takie imprezy raidowe to w pierwszym rzędzie biegi terenowe, moto-crossy i raidy terenowe, będące najwyższą szkołą jazdy kierowcy-zawodnika i sprawdzianem przydatności maszyny w najtrudniejszych warunkach terenowych. **Imprezy tego typu stają się również bazą, doświadczalną dla produkcji motoryzacyjnej, uzyskują jej finansowe poparcie; stają się poważnym ogniwem w gospodarce i obronności kraju.**

Prawdy te dawno już poznały i stosują Związek Radziecki i Czechosłowacja, w których przeszło 70% wszystkich imprez to właśnie imprezy terenowe o charakterze doświadczalno-szkoleniowym. Jeszcze w numerze 3-cim naszego pisma z br. (strona 10) zwracaliśmy uwagę na te zagadnienia, pisząc:

> **„Winniśmy również skorzystać z cennych doświadczeń ZSRR, które dyktują położenie specjalnego nacisku na biegi terenowe i to nawet nie w rodzaju raidów na trasach kilkuset i kilku tysięcy kilometrów lecz rzeczywiste pokonywanie trudnych odcinków terenowych o długości 50 do 100 km. Zawody tego typu będą z całą pewnością korzystniejsze tak dla zawodnika, jak i ekonomii paliwa. Zapewnią przy tym sportowi motorowemu należyte stanowisko jako czynnikowi współpracującemu nad wzmożeniem obronności kraju przez przygotowanie kadr sportowców-żołnierzy".**



Olbrzymia część naszego narybku to bardzo zdolny i chętny do nauki element. 13-letni Jurek Jasiński (K. M. Imielin) zdobył w kilku imprezach poważne sukcesy.

Tak więc, zarówno z punktu widzenia gospodarczego jak i obronności, rozwijanie tego odcinka sportu motorowego zasługuje na całkowite poparcie, gdyż staje się jednym z czynników wzmacniających siły naszego ludowego państwa, wchodzącego w skład światowego obozu postępu i pokoju.

Zachodzi teraz pytanie: czy po tej linii rozwoju poszły starania i prace organizacyjne naszych klubowych i związkowych władz motocyklowych? Czy zapewnione zostały podstawy do utrzymania i rozwinięcia masowości, a dalej do zachowania charakteru tych imprez motorowych typu szkoleniowego i doświadczalnego?

Przyjrzyjmy się bliżej minionemu okresowi: imprezom motorowym sezonu 1949 i pracy, skąd inąd bardzo efektywnej, naszych władz motocyklowych.

W ubiegłym sezonie miało miejsce około 200 imprez motocyklowych w całym kraju, z tego imprez raidowych odbyło się około 50. A więc zaledwie ¼. Jest to niestety zbyt mało. Zwłaszcza, że część z nich zetknęła się z terenem w niedostatecznym stopniu, bazując w większości na drogach bitych, szosach a nawet autostradach. Można więc stwierdzić, że w ciągu całego roku odbyło się zaledwie kilka, czy kilkanaście pełnowartościowych imprez terenowych, których doświadczalno-szkoleniowy charakter pozwolił na uzyskanie konkretnych ulepszeń konstrukcyjno-produkcyjnych, jak również poprawił poziom jeździecki zawodników i zachęcił młodszych do aktywniejszego udziału w sporcie motorowym. Ta znikoma ilość wartościowych imprez terenowych nie jest w żadnym stopniu współmierna z potrzebami szybko rozrastającej się produkcji motoryzacyjnej. Przemysł nasz, produkujący dziś małolitrażowe motocykle SHL i Sokół, będzie

S H L



S H L

Na krajowej, seryjnej SHL — ce młody zakopiański zawodnik K. Łyko udowodnił, że na motocyklu krajowej produkcji można startować i ukończyć nawet najtrudniejszą imprezę terenową.

bezustannie poprawiał jakość swych wyrobów. Do tego potrzeba właśnie stałych doświadczeń, jakie mogą dać tylko dobrze rozpracowane imprezy motorowe. **Poważne sukcesy osiągnięte przez motocykle SHL i Sokół w czasie tegorocznego Raidu Tatrzańskiego i I Moto-Crossu stały się możliwe dzięki wprowadzeniu szeregu ulepszeń zdobytych w poprzednich imprezach. Wszystkie te udoskonalenia już w najbliższym czasie znajdą zastosowanie w produkcji seryjnej maszyn krajowych, a dalsze doświadczenia pomogą do uruchomienia produkcji motocyklį większych, średniolitrażowych, o większej mocy silnika.**

Jednocześnie strona finansowa tego zagadnienia nie pozostała, jakby się to mogło mylnie wydawać, kwestią otwartą. Kredyty bowiem, przeznaczone na wprowadzenie maszyn krajowej produkcji na teren sportowy w szerszym zakresie, powierzone zostały CHPMot. „Motozbyt". Jeżeli jednak nie zostały one w roku bieżącym uruchomione i wykorzystane, to bezwątpienia ktoś tu poważnie zawinił. Ktoś powinien mocno uderzyć się w piersi. Ale niestety, Jak zwykle w takich wypadkach, winnego odszukać trudno. Sądzę jednakże, że duża doza winy spoczywa na władzach klubowych, które nie poczyniły odpowiednich starań. Na szczęście akcja finansowa została już na rok przyszły całkowicie rozpracowana. Spodziewamy się po niej poważnych rezultatów. Startujących krajowych maszyn specjalnych będzie znacznie więcej (około 50-ciu); skończą się również narzekania jeźdźców fabrycznych na brak zapasowych świec, filtrów, itp. części, które trzeba było kupować za własną gotówkę.

Jeszcze jedna sprawa, jeżeli chodzi o stronę finansowo-gospodarczą, nie jest dla mnie zupełnie jasna.

Polski Związek Motocyklowy, jak również szereg pionów sportowych i klubów zakupują zagranicą nowe motocykle. Są to w znacznej większości maszyny wyczynowe dla wyścigów ulicznych i szosowych, następnie — jakże już popularne — żużlówki JAPy, a wreszcie — na szarym końcu niestety — maszyny sportowe. Minimalna ich ilość powoduje dość przykre zjawisko, które w kategorii wyścigowej i żużlowej zostało już całkowicie wyeliminowane jednolitością maszyn: raidy wygrywa przeważnie motocykl, a nie zawodnik. Również zbyt duża rozpiętość w jakości startujących motocykli powoduje zniechęcenie zawodników jadących na starych „trupach", co daje tym łatwiejsze zwycięstwo maszynom nowym.

Czy słuszna jest ta „polityka" naszych klubów sportu motorowego, zamieniająca w rezultacie jakże często ciekawe imprezy motorowe na rozgrywki pomiędzy kilkoma zawodnikami? Mnie się zdaje, że nie! Sądzę, że zaopatrywanie się w maszyny i związane z tym wydatkowanie poważnych sum powinna cechować przemyślana, logiczna i zdrowa zasada. Chodziłoby przede wszystkim o zaopatrzenie jak największej ilości członków klubu. A w każdym razie **stworzenie kilku, przynajmniej dwóch jednakowych zespołów, mogących ze sobą współzawodniczyć zarówno pod względem wyników, jak i dobrego utrzymania maszyn.**

W realizacji tej słusznej linii poważną przeszkodą jest dziwna niechęć Polskiego Związku Motocyklowego do zaopatrywania się w motocykle klasy produkowanej u nas w kraju, bądź też rozpoczęcia energicznych starań o sprowadzenie doskonałych maszyn czeskich.

Sprowadzony został tymczasem szereg bardzo kosztownych maszyn angielskich BSA, Matchless, AJS itp. nie będących przecież żadnym cudem techniki, jak nie jest nią cała przereklamowana technika anglosaska (przypomnijmy sobie sławne „lanie" spuszczone terenówkom angielskim na Maratonie oraz wielki sukces CZ-125 na międzynarodowej sześciodniówce w Anglii, odniesiony mimo całkiem niesportowych machlojek organizatorów). Zastanówmy się z kolei w czyje ręce dostały się te zakupione za cenne dewizy maszyny. Tylko część zakupiły kluby, reszta zaś dostała się w ręce sklepikarzy itp. nie mających przeważnie nic wspólnego ze sportem ludowym ani sportem w ogóle.



Do najzdolniejszych motocyklistów - raidowców, zaliczamy Jasia Palucha (Ogniwo Bytom) który niejeden swój sukces zawdzięcza doskonałej Jawie — 250.

Tymczasem za tę samą ilość pieniędzy mogliśmy zakupić o wiele poważniejszą liczbę naszych własnych motocykli SHL lub „Sokół", lub czeskich CZ-etek, zrealizować podstawowe zadanie sportu — umasowienie i szkolenie młodzieży.

Nie słusznym jest również ten strach przed „100-ką", która wywalczyła sobie już najszersze miejsce w motocyklizmie. Uczy nas tego przykład Związku Radzieckiego, w którym 70% maszyn biorących udział w imprezach to właśnie „100-ki" oraz nasz własny choćby z Maratonu, w którym nasz zespół narodowy zwyciężył właśnie na 125-kach.

Reasumując poprzednie wypowiedzi: nie zadawala nas ani charakter większości dotychczasowych imprez raidowych i ich znikoma ilość, ani też zaopatrywanie w sprzęt motorowy naszych raidowców. Stworzyło to w większości typ imprez raidowych oderwanych od naszych potrzeb i możliwości z całkowitym zaniedbaniem imprez typu wojskowego, szkoleniowego i doświadczalnego. Wyłoniło „ekstra-klasę", której zmagania odbiegły zbyt daleko od poziomu innych zawodników, paraliżując tym samym w dużym stopniu możliwości dalszego umasowienia tej ważnej gałęzi sportu motorowego. Ważniejsze jest bowiem posiadanie licznej kadry raidowców na dobrym poziomie, niż zawodników -ekwilibrystów w terenie.

Te niedociągnięcia należałoby — naszym zdaniem — odrobić w najbliższym czasie. Dużą pomocą w tym będzie wzmagająca się z każdym rokiem prężność i sprawność organizacyjna naszych klubów. Doświadczenia, które pozwoliły nawet młodym klubom przeprowadzić trudne, kilkudniowe imprezy w sposób zadawalający (TKM — VII Raid Tatrzański), zamieniając jednocześnie „gonienie się" po szosach na ciekawe i pożyteczne odcinki jazdy terenowej. Przykład I. Moto-Crossu PKM-u, chociaż jeszcze zorganizowanego w małej skali, pobudzi również inne kluby do urządzania tego rodzaju imprez. A przez zwiększenie ilości imprez poprowadzi najkrótsza droga do umasowienia motorowego sportu.

Rezultaty uzyskane przez jeźdźców fabrycznych SHL-ki: W. Markiewicza, St. Bruna i J. Jankowskiego oraz przez innych czołowych raidowców polskich: J. Dąbrowskiego, A. Żymirskiego, A. Kwiatkowskiego, Z. Kupczyka, J. Palucha, Rusiniaka, Markowskiego, Gargula i całej rzeszy zawodników, pozwalają przypuszczać, że również powiedzie się każda szerzej zakrojona akcja szkoleniowa i przygotowawcza, gdyż oprzeć się będzie mogła na pełnowartościowym elemencie sportowym naszej motoryzacji.

Stefan L. Strzałkowski



Na czeskich CZ—125 startowali motocykliści z polskiego zespołu narodowego w Międzynarodowym Maratonie Motocyklowym w Czechosłowacji i przywieźli do kraju Wielką Nagrodę Maratonu 1948.

kierownicą" Wydawnictwo MON „Prasa Wojskowa" Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew kpt. Adres Redakcji Warszawa, ul. Filtrowa 24, pok. 418. Tel. 89680, wewn. 2974. Administracja, Warszawa, ul. Nowowiejska 31 Konto PKO 1-9100 Druk. Z. G. P. W. Nr. B-93181